

LOTNICZA RAPSODIA NAD CZARNYM ŚLĄSKIEM
(str. 4-7)

**SKRZYDLATA
POLSKA**

NR 40 (534) • 1.X.1961 r. • ROK XVII • CENA 2 zł



**KTO MOŻE
WIELE
POMÓC**
(str. 3)

**KONFERENCJA
PAN
W JABŁONNIE**
(str. 8)

**PARIS
18
RUE LOUIS
LE GRAND**
(str. 9)

**TRANSPORT
LOTNICZY
KRAJÓW
SOCJALISTYCZNYCH**
(str. 10-11)

**LOTNICZY
RELAX**
(str. 12)

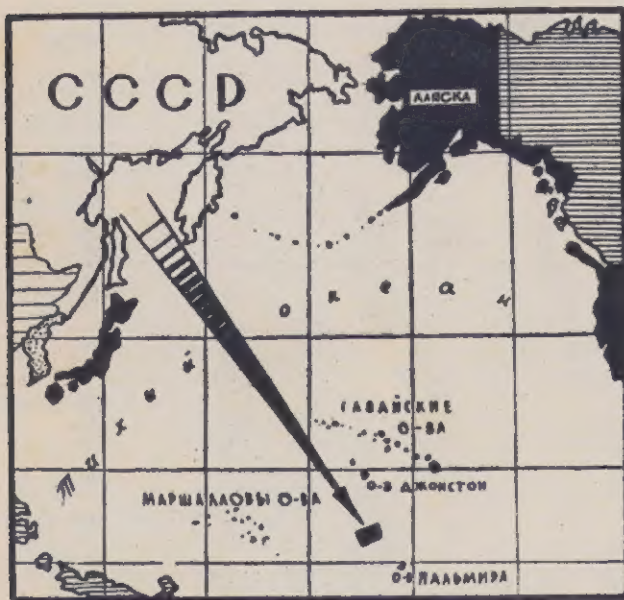
Samolotowy Mistrz Pol-
ski na rok 1961 — Zbi-
gniew Hawicz,
Foto: CAF — K. Seko

ZAWODY ROZPOZNANIA

lotniczego odbyły się na jednym z lotnisk wojskowych. W konkurencjach indywidualnych tytuł mistrza zdobył por. pil. Zbigniew Jędrzejewski, drugie kpt. pil. Jerzy Rybicki, a trzecie por. pil. T. Drzewowski. Wśród załóg samolotów wieloosobowych pierwsze miejsce zajęła załoga kpt. pil. A. Ziolkę z nawigatorem por. St. Bardowskim. Wśród zespołów najlepszym okazał się zespół kpt. pil. Józwiaka, a wśród załóg wieloosobowych — zespół dowodzony przez por. pil. J. Cholew. Najlepszym zespołem specjalistów służby fotograficznej był zespół kpr. Garby. Na zakończenie zawodów przybył gen. br. pil. Jan Raczkowski, który w imieniu dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK przekazał zwycięzcom gratulacje i wręczył cenne nagrody.

ARMIA RADZIECKA

posiada rakiety, jakimi nie dysponuje żadna inna armia — stwierdził Marszałek Moskaleńko na łamach dziennika „Krasnaja Zwiezda” w artykule opublikowanym 13 września br. Radzieckie rakiety balistyczne dalekiego zasięgu mogą przeniesić ładunki jądrowe do dowolnego punktu kuli ziemskiej i umożliwiając zadanie potężnych ciosów równocześnie znacznej ilości obiektów. Rakiet tych nie są w stanie dosięgnąć współczesne środki przeciwdziałania.



DWIE WIELOSTOPNIOWE RAKIETY NOŚNE wystrzelono po myślnie w Związku Radzieckim 13 i 17 września br. Loty tych rakiet, skierowanych na odległość ponad 12 000 km do rejonu centralnej części Oceanu Spokojnego, odbyły się zgodnie z wyznaczonym programem. Wysoka precyzja systemu sterowania pozwoliła trafić rakietą dokładnie z zamierzony cel. Rysunek zaczerpnięto z gazety „Krasnaja Zwiezda”.

Krzysztof Trzpił liderem na półmetku I Jeżowskich Zawodów Szybowcowych o puchar „Skrzydlatej Polski”

W pierwszym tygodniu I Jeżowskich Zawodów o puchar „Skrzydlatej Polski” odbyły się dwie konkurencje. Pierwszą był rozegrany 13 września br. przedśrodkowy przelot docelowy do Starego Grodkowa (120 km). Zwyciężył Krzysztof Trzpił (Warszawa), uzyskując prędkość 64,9 km. Drugi był Michał Siekierzyński — 62,9 km, a trzeci Jerzy Dyczkowski — 62,6 km.

W dniu 16 września br. na trasie przedśrodkowego przelotu docelowego Jeżów-Kraków (326 km) najlepszym był Jan Stójka (Ostrów Wlkp.), który osiągnął prędkość 76,4 km. Do celu dolecieli jeszcze Henryk Lisiecki i Andrzej Gawlik.

Po dwóch konkurencjach liderem jest Krzysztof Trzpił — 31 pkt., przed Janem Stojką — 27 pkt., Andrzejem Gawlikiem — 25 pkt., Jerzym Dyczkowskim — 24 pkt. i Henrykiem Lisieckim — 23,5 pkt. (Dj)

VII Mistrzostwa Spadochronowe

NA lotnisku Aeroklubu Rzeszowskiego rozpoczęły się 17 września br. VII Spadochronowe Mistrzostwa Polski. Startuje w nich 11 spadochroniarzy z 17 aeroklubów regionalnych oraz 2 ekipy zagraniczne — z Jugosławii i NRD. W poniedziałek 18 września br. rozegrano pierwszą konkurencję: skok z wysokości 2 tys. m z 30-sekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu i wykonywaniem akrobacji. W konkurencji mężczyzn zwyciężył J. Cierniak (Kraków) przed S. Czerwona (Krosno), Jugosłowianinem M. Milicevicem i Cz. Robakiem (Bydgoszcz). Wśród kobiet pierwsze miejsce zajęła A. Chmielarczyk (Kraków) przed M. Puchar (Warszawa). Sprawozdanie i wyniki mistrzostw podamy w następnych numerach. (yy)

• **KABINE „MERCURY”** z „mechanicznym kosmonautą” w środku wysłano w przestrzeń kosmiczną 13 września br. rano z przylądka Canaveral. Dwutonowa kabina, wyrzucana za pomocą rakiet „Atlas”, okrążyła jeden raz Ziemię na wysokości ok. 200 km, w czasie 106 minut i wytraciwszy dzięki specjalnym silnikom hamującym prędkość opadła na spadochronach do Atlantyku, 62 km bliżej niż przewidywano, skąd wyłowili ją amerykański niszczyciel.

• **„CARAVELLE”,** należący do „Air France” rozbił się 12 września br. podczas gęstej mgły w wąwozie 5 km. od Rabatu. 71 pasażerów i 6 członków załogi poniosło śmierć.

• **TWA (Trans World Airlines),** amerykańskie towarzystwo lotnicze, uruchomiło 13 września br. swe biuro w hotelu „Bristol” w Warszawie. Z tej okazji przybył do stolicy wiceprezes tego towarzystwa J. F. Montgomery, który poinformował na konferencji prasowej, że TWA będzie współpracować z PLL „LOT” i nastawia się głównie na przewóz z USA i z powro-

tem Poloni amerykańskiej. TWA jest już dwunastym przedstawicielstwem zagranicznych linii lotniczych w Warszawie.

• **DELEGACJA TWA** przebywała ostatnio przez kilka dni w Polsce, goszczona przez Polskie Linie Lotnicze LOT. W skład delegacji wchodził: wiceprezes Towarzystwa — Robert E. Montgomery, dyrektor wydziału propagandy międzynarodowej Emmet R. Jordan oraz kierownik oddziału sprzedaży charterowej David E. Midgley.

• **GALOWA PREMIERA** nowego polskiego filmu lotniczego pt. „Przeciwko bogom” odbyła się 13 września br. w Sali Kongresowej PKiN w Warszawie.

• **SZYBOWCE „ZEFIR”** sprzedał po raz pierwszy w tym roku „Motoimport” dla Austrii, Francji i Szwajcarii. Realizacja dostaw szybowców nastąpi w listopadzie br.

• **ROZKAZEM** Dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK dalsza grupa oficerów otrzymała pierwszą klasę pilota wojskowego. Wśród nich znajdują się m. in.: podporucznicy: Henryk Jeruzal, Czesław Wcisło, Artur Bergkausen, Tadeusz Perlikowski, Zygmunt Mordzonek i inni. Przyszło także trzecią klasę młodym pilotom, którzy niedawno opuścili OSL. Są wśród nich m. in.: Ludwik Antończak, Henryk Kotyrla, Ryszard Kwiatek, Bogdan Najmrocki i znany szybownik, lekarz lotniczy — por. pil. Tadeusz Śliwak.

• **ZNÓW KU GWIAZDOM** — taki tytuł ma film o locie kosmicznym mjr Titowa, który niebawem wejdzie na ekrany kin w Związku Radzieckim.

• **CENTRALNE ZAWODY** pododdziałów Wojsk Ochrony Przeciwlotniczej odbyły się na jednym z poligonów artyleryjskich. Wzięły w nich udział najlepsze pododdziały artylerii przeciwlotniczej oraz obsługi stacji radiolokacyjnych, które zajęły pierwsze miejsca na zawodach okręgowych. Zawody wykazały poważny wzrost poziomu wyszkolenia przeciwlotników. Pierwsze miejsce w zawodach zdobyły pododdziały kpt. Osipowicza i kpt. Tamberga oraz załoga stacji radiolokacyjnej por. Poturskiego.

• **NOWEGO SATELITĘ ZIEMI** — „Discoverera 31” wy-

ZAPALKI Z LOTNICZYMI ETYKIETAMI zamówiły w Polskim Monopolu Zapalczym PLL LOT. Efektowne etykiety ze znakiem LOT-u i sylwetką czterosiłnikowego samolotu zaprojektował art. grafik Maciej Hibner. Zapalki te, których zamówiono 10 000 pudełek, wykorzystywane są przez PLL LOT na pokładach samolotów, a także rozsyłane kolekcjonerom.



strzelili Amerykanie 17 września z bazy Vandenberg w Kalifornii. Satelita wszedł na orbitę okołoziemską biegnącą nad obu biegunami ziemskimi.

• **ZACHODNIONIEMIECKIE** towarzystwo raketowe wypróbowowało 16 września br. w pobliżu Cuxhaven nad Morzem Północnym pierwszą swoją dwustopniową rakietę doświadczalną, która osiągnęła wysokość ok. 30 km. Wystrzelono także kilka rakiet jednostopniowych.

• **W DNIACH 21-23** września br. działała w Aeroklubie Warszawskim na Godawiu Państwowa Lotnicza Komisja Egzaminacyjna, przed którą kandydaci na skoczki, pilotów, instruktorów i mechaników lotniczych (samolotowych i szybowcowych) składali egzaminy teoretyczne i praktyczne dla uzyskania licencji. Komisja przyjmowała także do personelu latającego i technicznego egzaminy kontrolne zalecone przez GKBWL.

• **W CENTRUM SZYBOWCOWYM** w Lesznie odbędzie



NA KOSMICZNĄ NUTĘ

TAKE już jest na świecie, że rozwój techniki odbija się na bardzo nierzadkich dziedzinach życia.

Prąd zmienny — po jego wynalezieniu — zmusił sąd najwyższy Rzeszy Niemieckiej w Kolonii do odbycia kilku walec nie „ulgowych” postępek. A było to tak. Gdy pocztę stosować linie przesyłowe energii elektrycznej (właśnie przy pomocy prądu zmiennego), jakis pomysłodawca „pajęczarz” włączył się w linię i korzystał z prądu na cały regulator. Właściciele elektrowni oskarżyli go przed sądem o kradzież, a sąd... uniewinnił go. Kodeks karny bowiem określał kradzież, jako zabór RZECZY cudzej. A prąd wówczas pod pojęcie „rzeczy” nie udawato się podciągnąć, jako że nikt nie wiedział co to jest. Sprawa była jednak wyraźnie niemoralna i dlatego sąd najwyższy musiał nowelizować kodeks. A wszystko przez ten prąd...

Podobnie rozwój i upowszechnienie lotnictwa zmusiło prawników całego świata do stworzenia prawa lotniczego, utworzenia pojęcia obszaru powietrznego państwa, reguł jego nienaruszalności oraz reguł komunikacji lotniczej.

A dzisiaj jesteśmy świadkami jak co pewien czas zbierają się prawnicy wielu narodów i radzą nad nową odmianą prawa, nad prawem kosmicznym. I nie są to bynajmniej rzeczy blade.

Istnieje na przykład grupa prawników, która uważa, że należy po prostu pojęcie obszaru powietrznego państwa, które oznacza obszar ponad krajem do granic atmosfery, rozciągnąć w nieskończoność w górę.

— Dobrze — powiadają inni — ale wówczas np. Księżyc przesuwając się odnośnie Ziemi co kilka czy kilkadziesiąt minut byłby „własnością” innego państwa.

Inną sprawą sporna jest np. załatwienie, czyli objęcie pod swoją władzę terytoriów na innym ciele niebieskim. Czy człowiek, jeden człowiek, może zagarnąć dla swego kraju całą planetę, a jeśli nie, to ile jej powierzchni? Czy takiego załatwienia może dokonać żywy człowiek, czy na przykład nie może być załatwienie dokonane przez wysłane statkiem kosmicznym automaty-roboty, sterowane z Ziemi? Oto cały szereg zagadnień, które przed prawnikami stawia taki prosty fakt rzędu technicznego, że człowiek może już dzisiaj sięgać do innych ciał niebieskich, może opuścić pocztu „przestrzeń powietrzną” i wlecieć w Kosmos.

Ale ów postęp kosmiczny sprawia kłopoty nie tylko prawnikom. Oto bledzą się na przykład teologowie wyznania mojżeszowego na wynhendrynie wykładowców teologii w Jerozolimie, jak i kiedy ma ewentualny wyznawca Jehowy obchodzić święto szbasu, gdy znajdzie się na Księżycu? Doba trwa tam, jak wiadomo, czterdzieści dni i czterdzieście nocy. Święto szbasu zaś jest liturgicznie związane z zachodem słońca.

Równie poważny kłopot ma ksiądz Giacomo Grasso z akademii gregoriańskiej przy stolicy watykańskiej. Oto przewiduje on, że ludzie mogą spotkać na innych planetach rozumne istoty. A wówczas obowiązkiem pracownika katolika jest istoty te włączyć do społeczeństwa katolickiego. Ale jak? Normalnie czyni się to przez chrzest. Ale chrzest jest przecież odkupieniem grzechu pierworodnego Adama i Ewy. A czy na Marsie, Wenus czy innej planecie, gdzie mogą się trafić owi kandydaci do chrztu, został popełniony grzech pierworodny? Czy istniał tam i grasował słynny wąż, czy rośto legendarne drzewo? Oto pytania, nad którymi głowi się watykańska akademia.

Znaczenie już praktyczniejsze w tej dziedzinie były anglikanie. Po prostu złożyli wniosek o koncesję na budowę pierwszego kościoła na Księżycu i zagwarantowanie im na potrzeby tego kościoła prawa kopania minerałów i... „połowu ryb w Morzu Mgie”.

Prawo, religia, obyczaje, moda — w te wszystkie dziedziny wkraczają dalekie echa każdego niemal kroku jaki na drodze postępu technicznego stawia ludzkość. A że echa te nierzadko bywają nieoczekiwane, karykaturalne — cóż, taki jest los każdego echa... Może się wykrzywić uderzając o twarde kandy rzeczywistości.

OMIKRON



Przyszli piloci — młodzi chłopczy z zapałem pracują w modelarni lotniczej.

Foto: L. Fogiel

BYC może, że sprawa to nie-
zbyt istotna, a na pewno zaś
nie najistotniejsza. Tam bo-
wiem, gdzie pracują — jak
to się czasem mówi — lu-
dzie „z głowami po środku”,
żadnych „podkładek papierkowych”
upoważniających do takich czy in-
nych przedsięwzięć nie trzeba; sa-
mo życie i potrzeby dnia dzisiejsze-
go dyktują co, kiedy i przy czyjej
pomocy czynić można i należy.

Ponieważ trudno jednak zakładać,
że już wszystkim wystarczy samo
„dyktando życia”, przypomnijmy,
jak sprawa ta wygląda od strony
formalno-prawnej. A więc czy jest
jakiś dokument zalecający lub upo-
ważniający? Czy nie zachodzi oba-
wa, że natrafimy na grunt całkowi-
cie nieprzygotowany?

Nie, obawy takiej nie ma. Jed-
nostki Wojsk Lotniczych i OPL OK
od dawna już są bowiem w posiadani-
niu dokumentów zalecających im
jak najdalej idącą pomoc w intere-
sującym nas również w tej chwili
przedmiocie.

Jednostki lotnicze — czytamy w jed-
nym z tych dokumentów — „...które za-
interesowane są w dopływie odpowied-
nie wykształconej i rozmłowanej w lot-
nictwie młodzieży... winny poprzez swo-
je oddziały, oddziały i sekcje politycz-
ne nawiązać bezpośrednie kontakty z
aeroklubami regionalnymi”. I dalej:
„Jednostki lotnicze winny w szczegól-
ności:

— „...udzielać pomocy kierownictwom
aeroklubów w prowadzeniu pracy poli-
tyczno-wychowawczej z młodzieżą...”

— „...organizować wygłaszanie refera-
tów i pogadanek, popularyzujących lot-
nictwo sportowe, zarówno na terenie

garnizonu jak i poza jego granicami, w
szkołach i zakładach pracy”
— brać czynny udział „...w pracach
prowadzonych przez aerokluby z kołami
lotniczymi, współdziałać w zakładaniu
nowych kół”.

A więc sprawa chyba zupełnie ja-
sna przed pracownikami i działacza-
mi społecznymi aeroklubów regio-
nalnych, drzwi w jednostkach lot-
niczych zostały otwarte na oścież. Bo
— jak czytaliśmy wyżej — sprawa
wychowania i przygotowania mło-
dzieży do ewentualnej służby w lot-

to już napawa optymizmem —
oświadczył, że współpraca z jednost-
ką lotniczą, z którą wszedł w kon-
takt, układa się niezbyt pomyślnie.
Na potwierdzenie swojej tezy miał
jeden, najważniejszy argument:
„oblecali pożyczyc samochód cięża-
rowy, a potem nawalili”. Nie wiem
(! nie bronię jednostki), ale być mo-
że, że to już gdzieś w drodze „na-
walili” właśnie samochód? Zresztą
nie o współpracę na tle samochodo-
wo-transportowym i to tylko od

i systematyczną opieką najbardziej
wyrobeni społecznie oficerowie z
jednostki wojskowej.

Poważne doświadczenia z tego za-
kresu ma Aeroklub Częstochowski.
I nie jest zapewne dziełem przypad-
ku, że największa ilość kół lotni-
czych koncentruje się właśnie w re-
jonie gdzie stacjonuje jednostka lot-
nicza. W rejonie tym prowadzi się
bowiem systematyczną i planową
akcję odczytową przy pomocy ofice-
rów w zakładach pracy i szkołach
oraz organizuje się szereg ciekawych
impres dla młodzieży zrzeszonej w
kołach.

Podobną praktykę stosuje się też
w Aeroklubie Warszawskim, gdzie
także koła znajdujące się w zasięgu
oddziaływania jednostek lotniczych
nie mogą uskarżać się na brak opie-
ki i pomocy. Jest to prawie regułą,
że każdy członek aeroklubu będący
równocześnie lotnikiem wojskowym
opiekuje się przynajmniej jednym
kołem lotniczym.

MINIMUM I MAKSYMUM

To jednak, z czym mamy do czy-
nienia na tym odcinku do tej pory,
to chyba mało. Jest to zaledwie, nie-
pełna przy tym, realizacja progra-
mu, który by można śmiało nazwać
programem minimum. Bo opieka
nad kołami lotniczymi, sprawowana
przez osoby rzeczywiście do tego
predystynowane, to dopiero połowa
sprawy. Rzeczą o wielokrotnie waż-

DOKOŃCZENIE NA STR. 19

KTO MOŻE WIELE POMÓC

Mjr WIKTOR WIONCZEK

nictwie nie może być i nie jest jed-
nostkom lotniczym obojętna.

PRAKTYCZNE DOŚWIADCZENIA

Niedawno przeprowadziłem roz-
mowy na ten temat z kilkunastoma
szefami propagandy aeroklubów re-
gionalnych. Tylko jeden z nich — a

„wielkiego dzwonu”, gdyż tak to
czasem bywa — nam chodzi. Ważna
jest ciągła, systematyczna i — w
miarę możliwości — planowa praca,
zwłaszcza z młodzieżą. W niektórych
aeroklubach nabiera ona już powoli
takiego właśnie charakteru. W aero-
klubie Stalowa Wola nad wieloma
kołami lotniczymi sprawują ciągłą



Uroczystość oficjalnego otwarcia VII Samolotowych Mistrzostw Polski na lotnisku w Katowicach. Flagę mistrzostw wciąga na maszt zeszłoroczny mistrz Polski — Zdzisław Dudzik.



KATOWICE 2-10 IX 1961

LOTNICZA RAPSDODIA NAD CZARNYM ŚLĄSKIEM

JERZY ZARĘBSKI

Katowickie mistrzostwa są już za nami. W poprzednim numerze zamieściliśmy informację o zakończeniu tej wielkiej lotniczej imprezy, podając nazwiska mistrza i dwóch wicemistrzów oraz pierwszej dziesiątki zawodników. Czas więc teraz na bliższe przyjrzenie się poszczególnym konkurencjom.

PUNKTUALNOŚĆ I MAGICZNY PROSTOKĄT

JAK już pisaliśmy, pierwszą konkurencją mistrzostw, rozegraną w sobotę dnia 2 września br., był zlot do Katowic i próba lądowania. W odstępach 5-minutowych nadlatywały znad wspólnego dla wszystkich końcowego punktu trasy zlotu poza lotniskiem jeden za drugim zawodnicze „Junaki” i Jaki, starając się utrzymać obniżoną do 150 m wysokość i kierowały się nad taśmę wyłożoną na lotnisku prostopa- dle do kierunku nalotu. Obowiązkiem pilota było wykonanie nalotu

dokładnie z kierunku końcowego punktu trasy, co komisja sprawdzała namiernikiem. Za „ratowanie” punktualności przylotu drogą wytracania czasu w rejonie końcowego punktu trasy (przez esy, rundy lub zmiany kierunku) czekały zawodników porcje punktów karnych, dozowane po 20 na głowę. Inne groźne punkty karne — po 10 na nieszczęsnego pilota — czyhały za każde 30 sekund przedwczesnego lub spóźnionego przybycia nad taśmę. Jeszcze inne „karniaki”, w ilości 20 pkt. na deli-

kwentę, szykowała komisja sędziowska za nie utrzymanie kierunku, tzn. zboczenie z właściwego kursu o kąt ponad 5 stopni.

Pierwszą maszyną jaka pojawiła się na horyzoncie i o godzinie 14.00 przeleciała nad taśmą, był Jak-18 Stanisława Kopacza z Białegostoku (nawigator Romuald Dakowicz). Po nim nadlecieli: Jerzy Gawor (Bielsko-Biała), Józef Cierniak (CWL Krosno), Marian Porwoł (Gliwice), Mieczysław Dąbkowski (Gdańsk) i kolejno wszyscy inni zawodnicy.

Po przelecień taśmy każdy wchodził w prawidłowy krąg do lądowania, po czym obowiązyany był do przyziemienia samolotu w wyznaczonym białą farbą prostokącie na betonowym pasie startowym otrzymując punkty w zależności od tego w jakim sektorze prostokąta samolot dotknął ziemi podwoziem głównym. Za dotknięciem ziemi którąkolwiek częścią samolotu (np. kółkiem ogonowym) przed — lub za prostokątem zaliczano 0 pkt. Do pilotów, którzy przyziemili przepisowo samolot w najkorzystniejszym 80-punktowym sektorze prostokąta, zaliczali się m. in. Nasielewski, Ryszard Kasperek i Wolański. Ten ostatni, jak również Dudzik, rozwiązali pomysłowo zadanie w ten sposób: podeszli do prostokąta na klapach i nad prostokątem momentalnie klapy zamknęły, „spadając” na ziemię (z minimalnej oczywiście wysokości). Spośród wszystkich zawodników — trzynastu pechowców przyziemiono samolot przed prostokątem lub za nim, marnując próbę.

Wyniki konkurencji (pierwszych dziesięć załóg):

1-2 (ex aequo), Wolański — Szczesny (Kraków) — 160 pkt oraz Kasperek R. — Jaworski (Świdnik) — 160 pkt, 3. Ruśnik — Berdychowski (Bielsko-Biała) —

150 pkt, 4-8 (ex aequo), Wójcicki — Wiśniewski (CWL Krosno) — 140 pkt, Pruciak — Franaszczuk (Gdańsk) — 140 pkt, Gawlik — Lis (Katowice) — 140 pkt, Rawicz — Pilch (Kraków) — 140 pkt, Nasielewski — Wójcik (Radom) — 140 pkt, Dudzik — Zasadzifski (Warszawa) — 140 pkt, 10-11 (ex aequo), Zajda — Popszun (Łódź) — 120 pkt i Grzędzielski — Smolicz (Warszawa) — 120 pkt.

Odajemy głos zwycięskim załogom. W. Wolański (pilot) i Z. Szczesny (nawigator):

„Lecielismy bez jakichkolwiek przeszkód. Sztuka polegała na ścisłym — przez cały czas — kontrolowaniu kursu i czasu lotu. Orientacja z powietrza nad terenem Śląska jest bardzo trudna, zmylić mogą np. nadzwyczaj liczne tory kolejowe. Trzeba mieć pełne zaufanie do zegarka i busoli. Przy próbie lądowania odnieśliśmy wrażenie, że nie wcelowaliśmy w prostokąt, ale na szczęście omylił się w przypuszczeniu. Do zawodów trenowaliśmy wspólnie mało, jednak ze specjalnym zwróceniem uwagi na lądowanie na pasie betonowym. Konkurencja nie jest trudna, lecz wymaga pilnego treningu i rzetelnego wyliczenia trasy. Co do sprzętu: czas już przesiąść się z „Junaków” i Jaków na nowe polskie samoloty, np. M-4”.

Wiesław Wolański, 35-letni instruktor szybowcowy i samolotowy II kl., lata od 1946 r. Inż. Z. Szczesny, 35-letni również instruktor szybowcowy i samolotowy II kl., lata od 1945 r. Udział w mistrzostwach Wolański bierze po raz pierwszy, zaś Szczesny — piąty. Ich samolot na mistrzostwach — „Junak-3”.

WIĄZANKI.. FIGUR I POLOWANIE NA CHORĄGIEWKĘ

PRZY równie wspaniałej, jak dnia poprzedniego, słonecznej pogodzie, przeprowadzona została w dniu 3 września (niedziela) następna konkurencja mistrzostw — akrobacyjna, połączona z próbą lądowania na przelot.

Rosnący upał łagodził przyjemny wiatr, wiejący z siłą 4,6-6 m/sek, z tendencją do wzmożenia się. Z Ka-

Stanowisko kontrolne na lotnisku katowickim. Z lewej: nawigator mistrzostw mjr Bolesław Labno, z prawej: komisarz sportowy Kazimierz Chorzewski.



towie i okolicie nadebrnęły wielkie tłumy ludności, zajmując stanowiska obserwacyjne wokół całego lotniska.

Udział w konkurencji brali tylko piloci, bez nawigatorów. O godzinie 10.20 wyszła w powietrze pierwsza maszyna — Jak-18 Władysława Wójcickiego (CWL Krosno) i dalej, w odstępach pięciominutowych startowali wszyscy zawodnicy.

W pierwszej fazie próby — akrobacji obowiązkowej — piloci mieli do wykonania następującą wiązanke 12 figur (w oznaczonej kolejności i czasie): półtorej beczki szybkiej w prawo z przejściem w nurkowanie, pętla, przewrót w prawo (ranwers), ślizg na ogon, półtorej beczki sterowanej w lewo na wznoszenie z przejściem w nurkowanie, zawrót w prawo (imelman), wywrót szybki w lewo, przewrót w lewo, pętla ze zmianą kierunku o 180 stopni po przejściu do lotu nurkowego, zawrót w lewo, beczka szybka w lewo i beczka sterowana w prawo.

Czas przewidziany na wykonanie wiązanki wynosił 5 minut — z zachowaniem strefy pilotażu, kolejności, ci figur i wysokości od 1200 m do 300 m. Wymienione elementy kontrolowała komisja złożona z pięciu sędziów.

Po wykonaniu akrobacji piloci mieli za zadanie podejść do lądowania, bez ślizgów i podciągania gazem i zatrzymać samolot możliwie blisko białej chorągiewki umieszczonej w środku koła o średnicy 2 metry.

Ta część konkurencji trwała do godziny 13.15. Walczono ze zmiennym szczęściem. Najlepszą punktację za wiązanke obowiązkową otrzymali m. in. Cierniak, Kawała, Dudzik i Studencki. W próbie lądowania najlepiej wypadli m. in. Studencki, Zalewski, St. Kasperek, Kopacz i Richter (NRD). Ośmiu zawodników otrzymało tu maksymalną ilość pktów karnych, za zatrzymanie się przed lub za chorągiewką w odległości ponad 50 metrów. Wśród jedenastu pilotów, którzy nagrodzeni zostali maksymalną ilością punktów za lądowanie, byli tacy, którzy z ogromną precyzją... skończyli dobieg akurat na chorągiewkę, łamiąc ją z triumfem (np. St. Kasperek). Tu przy najmniej sędzia p. Chorzewski nie potrzebował nic zmierzyć (zmierzanie podlegała odległość od bliższego koła samolotu do chorągiewki).

35 minut przerwy — i maszyny znów ruszyły w powietrze. Rozpoczęła się ostatnia faza konkurencji — akrobacja dowolna. Zwycięsko wyszedł z próby aktualny mistrz Polski w akrobacji Stanisław Kasperek. Różnicą ośmiu punktów za nim ułokował się Czesław Pruciak z Gdańska, za którym wyszedł młodszy brat Stanisława — Ryszard Kasperek, dystansując o trzy punkty Stefana Studenckiego (Zielona Góra).

Wyniki drugiej konkurencji, po podliczeniu punktów za wszystkie jej elementy, przedstawiają się następująco (pierwszych dziesięciu):

1. Stanisław Kasperek (Świdnik) — 536 pkt, 2. Studencki (Zielona Góra) — 546 pkt, 3. Dudzik (Warszawa) — 545 pkt, 4-5. (ex aequo). Porwoł (Gliwice) — 533 pkt i Prandota (Świdnik) — 533 pkt, 6. Richter (NRD) — 530 pkt, 7. Cierniak (CWL Krosno) — 526 pkt, 8. Zajda (Łódź) — 524 pkt, 9. Nasielewski (Radom) — 506 pkt, 10-11. (ex aequo). Bryzgalski (Bielsko-Biała) — 504 pkt i Ciesielski (Lublin) — 504 pkt.

Zwycięzca konkurencji Stanisław Kasperek mówi, jak zwykle krótko i lakonicznie:

„Do mistrzostw trenowałem bardzo mało, ze względu na nawal pracy zawodowej. Moja wiązanka dowolna była w pewnym sensie improwizacją. W dalszych konkurencjach uważam za nie-

bezpiecznych przeciwników Dudzika, Rawicza i Kopacza. Co do organizacji mistrzostw — uważam, że jest bardzo dobra“.

Mistrz Polski w akrobacji, 25-letni Stanisław Kasperek, lata na mistrzostwach na „Junaku-3” z nawigatorem Krzysztofem Niedźwieckim. Pilotem jest od r. 1951, zaczął od szybownictwa. Posiada złotą odznakę i jest instruktorem (szybowcowym i samolotowym) z zawodu. Pełni funkcję szefa wyszkolenia w Aeroklubie Świdnickim.

Po dwóch konkurencjach czołowa zawodników uformowała się następująco:



Górnicy z kopalni „Wujek” — Piotr Bednarz, Ludwik Zmyślony i Ignacy Woźniak wraz z załogą jeleniogórska — Tadeusz Kaczmarek (w białym ubraniu) i Stanisław Babiarz.

1. Dudzik — Zasadziński (Warszawa — 685 pkt, 2. R. Kasperek — Jaworski (Świdnik) — 648 pkt, 3. Nasielewski — Wójcik (Radom) — 646 pkt, 4. Zajda — Fapzun (Łódź) — 644 pkt, 5. Wolański — Szczepny (Kraków) — 641 pkt, 6. Porwoł — Sienkiewicz (Gliwice) — 633 pkt, 7. St. Kasperek — Niedźwiecki (Świdnik) — 618 pkt, 8-9. (ex aequo). Ciesielski — Sobiesiak (Lublin) — 614 pkt i Rawicz — Pilch (Kraków) — 614 pkt, 10. Prandota — Rachlewicz (Świdnik) — 613 pkt.

OKO W OKO Z PZK-ami, M-ami, OBSZARAMI I ŁUKAMI

Po jednym dniu przerwy w lotach (4. IX.), przeznaczonym na wypoczynek (była wycieczka do Szczyrku), zawodnicy ruszyli w dniu 5 września do wielkiej batalii o zwycięstwo w trzeciej konkurencji mistrzostw — przelocie nawigacyjnym po nakazanej trasie na regularność lotu, której jednym z ciekawych elementów było m. in. odnajdywanie znaków w terenie.

Ze współzawodnictwa, decyzją komisji sędziowskiej, wyeliminowany został jeden zawodnik — Edmund Mikołajczyk z Aeroklubu Gliwickiego. Po pierwszej konkurencji komisja techniczna nie zakwalifikowała jego samolotu (Jak-18) do dalszych prób, z uwagi na stwierdzenie usterki maszyny. Zwycięzca tegorocznego Lotu Południowo-Zachodniej Polski musiał zrezygnować z walki o mistrzostwo Polski.

Konkurencja została przeprowadzona na trasie zamkniętej: Katowice — Komprachcice — Karłowice — Psie Pole — Wrocław (lądowanie) — Pasikurów — Grano- wice — Michałków (lądowanie) — Grabów — Sieraków — Katowice.

Trasa ta składała się z odcinków prostych, w miejscach styku których znajdowały się punkty zmiany kierunku (PZK), obszaru kontrolnego i łuku. Na jednym z pierwszych trzech odcinków prostych przeprowadzona została kontrola zachowania czasu na trzech nieujawnionych bazach z ukrytych w terenie stanowisk obserwacyjnych. Przy utrzymaniu stałej prędkości czasy przelotu wszystkich trzech baz powinny być równe. Zboczenie od trasy poza zasięg obserwacji z jednego choćby punktu obserwacyjnego groziło utratą dużej ilości punktów.

obliczyć sobie czasy przelotu poszczególnych odcinków, nie wliczając czasu przewidzianego na lot po łuku i w obszarze kontrolnym, co zostało uprzednio podane. Czas przeznaczony na przelecenie prostokąta kontrolowanego wynosił dla Jaków 35 minut, zaś dla „Junaków” 40 minut.

Punktualnie o godzinie 10.00 pierwszy w kolejności wystartował Alojzy Górny z Radomia. Następnie co pięć minut maszyna za maszyną wychodziła w powietrze, biorąc kurs na Komprachcice. Każda sekunda była droga, w tej konkurencji hamletowskie „być albo nie być” nie stanowiło tylko czczego frazesu — każde opóźnienie lub przyspieszenie lotu na odcinku kontrolnym oznaczało utratę dużej ilości punktów (do 200 pkt), zaś ominięcie któregośkolwiek lądowania, punktu zrztu meldunku lub punktu zmiany kierunku lotu — nie zaliczenie całej konkurencji. Dodatkowy miecz wiszący nad karkiem zawodnika stanowiła groźba wyeliminowania z konkurencji w skutek opóźnienia startu z Katowic powyżej pięciu minut. „Macabra punctuationis” — punktowa makabra, tak się wyraził o tej konkurencji jeden z pilotów, czemu nie należy się zbyt dziwić. Trzeba tu jednak zaraz dodać, że te twarde warunki konkurencji nie wpływały bynajmniej demobilizująco na zawodników, przeciwnie — skłaniały ich do maksymalnego wysiłku. Nasi piloci i nawigatorzy lubią trudne sytuacje, to było bardzo łatwe do stwierdzenia dla postronnego obserwatora. Trzeba było widzieć, z jaką chęcią i zapałem obliczano sobie na podstawie komunikatu meteorologicznego prędkość podróży względem ziemi na poszczególnych odcinkach i czasy przelotu odcinków, jak drobiazgowo studiowano trasę!

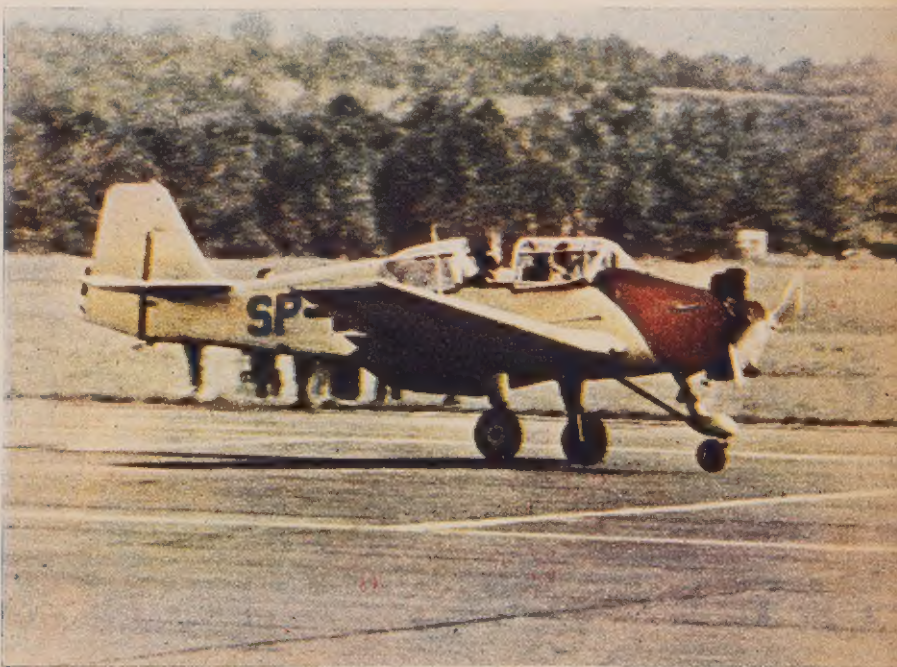
Zawodnicy, po wykonaniu przelotu, przelatywali nad taśmą wyłożoną na lotnisku, lądowali i zwracali mapy komisji sędziowskiej. Różne to były mapy! Nie wdając się w szczegóły, warto jednakże stwierdzić, że np. mapę załogi Dudzik — Zasadziński można było ocenić jako prawdziwy majstersztyk: zauważone znaki nanie-

Zawodnicy obowiązani byli następnie do znalezienia w podanym im obszarze kontrolnym (kształtu wielkiego prostokąta o szerokości 20 km i długości 50 km) niewiadomej ilości znaków w terenie (było ich 4) i naniesienia ich na mapę, zrztu meldunku w punktach określonych M (meldunkowych) oraz przelotu podanego odcinka po łuku ponad 100 km, gdzie również były 4 znaki. Ominięcie jakiegokolwiek lądowania, punktu M lub punktu zmiany kierunku groziło niezaliczeniem całej konkurencji.

Na podstawie komunikatu meteorologicznego zawodnicy musieli

CIĄG DALSZY NA STR. 6

Jeden z „Junaków-3” w czasie próby lądowania w prostokacie (pierwsza konkurencja).



siono rzeczywiście w postaci krzyżyka z dokładnością do 2 mm, precyzyjnie odnotowano czas ich odnalezienia i kształt.

Z emocjonującego lotu pierwszy powrócił i minął taśmę na lotnisku katowickim Jak-18 Kawali i Kwiatka, o godzinie 13 minut 54 i 39 sekund. Różnicą czasu 3 minut i 6 sekund zjawili się u celu Jak Górny — Duźniak, po nim za parę minut załoga niemiecka Richter — Zschocke (w 12 minut, 25 sekund), a dalej maszyny: Dąbkowskiego — Wilanda, Krajewskiego — Piekarczyka, Dziąła — Pańtaka, Kaczmarka — Babiarza, Rawicza — Pilcha, Kopacza — Dakowicza i wielu in-

dem, miał niedomagania, był sploty, skłaniający zawodnika do ulgowego traktowania mistrzostw. Brak było po prostu zachowania proporcji między trudnością elementów konkurencji, a ich punktacją. Na tie mistrzostw, jednakże, można wyraźnie stwierdzić, że klasa wykształcenia naszych pilotów rośnie z roku na rok. Gdyby tak... lepszy sprzęt! Wtedy — zmierzmy się z zagranicą, jak równi z równymi, mając poważne szanse na zwycięstwo".

Zdzisław Dudzik, 31-letni dwukrotny mistrz Polski, czterokrotny wicemistrz, brał już udział we wszystkich zawodach, jakie odbywały się w Polsce. Lata od 1947 r. Jest pilotem samolotowym i instruktorem I klasy oraz pilotem szybowcowym.

Po trzech konkurencjach czołowa grupa zawodników przedstawiała się w sposób następujący:

(Łódź) — 1064 pkt, 10. Gawlik — Lis (Katowice) — 1042 pkt.

HISTORIA TRZECH LITER I TRZECH ZNAKÓW

DZIEN 6 września przeznaczony był na wycieczki: do Wojewódzkiego Parku Kultury i Wypoczynku oraz do kopalni „Katowice”. Pełni wrażeń odniesionych ze zwiedzenia kopalni (byliśmy na głębokości 350 m) i Parku, w dniu 7 września zawodnicy wystartowali do czwartej konkurencji mistrzostw — przelotu nawigacyjnego na orientację według znaków w terenie. Lider zawodów — załoga

drodze do zwycięstwa warszawiaków nie stanie ktoś inny, np. Rawicz, którego pozycja od dłuższego czasu była mocna.

O 11,00 pierwsza maszyna wyszła z Katowic w powietrze na trasę przelotu. Upřednio, w godzinach rannych, rozproszyli się w terenie (przy pomocy samochodów, śmigłowca i samolotów) komisarze.

Konkurencja polegała na przelecie trasy Katowice — Kraków (lotnisko Rakowiec) w czasie wyznaczonym przez kierownictwo mistrzostw i podanym zawodnikom w zadaniu lotu. Dla Jaków-18 prędkość lotu wynosiła 180 km/h, dla „Junaków” — 160 km/h. Wspólną dla wszystkich była wysokość lotu — 200 m.

Ruszając w drogę znad litery T, załogi miały przed sobą pierwszy odcinek trasy, który należało przebyć z kursem obliczonym równym kątom KDM (kąta drogi magnetycznej) — 355 stopni. Lecąc tym kursem zawodnicy napotykali wyłożony w terenie znak T, położony w nieujawnionej odległości od Katowic. Z tego miejsca trzeba było przyjąć nowy kurs podany w planie lotu (KDM — 100°) i lecieć po nim, aż do napotkania znaku Z. Po napotkaniu tego znaku obowiązkiem załogi było przeszukać teren w promieniu 5 km i znaleźć inny wyłożony tam znak. Znak ten (nieznany dla załogi) należało nanieść na mapę w postaci krzyżyka, zaś obok narysować jego kształt i zaznaczyć czas znalezienia. Dalszy lot zawodnicy obowiązani byli wykonywać z nowym obliczonym kursem równym KDM 152°, aż do znalezienia znaku Y. Tu również trzeba było przeszukać teren w promieniu 5 km w celu znalezienia znaku (nanieść na mapę). Od znaku Y — czekał załogi ostatni odcinek trasy, w kierunku Katowic. Na tym odcinku również znajdował się w terenie znak, do odnalezienia i naniesienia na mapę.

Za bezbłędne pojawienie się nad punktami zwrotnymi T, Z i Y oraz znalezienie znaku na ostatnim odcinku trasy zawodników czekało po 50 pkt, zaś za odnalezienie znaków w rejonie punktów zwrotnych — po 100 pkt. Za przylot bez



„Junak-3” załogi bielsko-bialskiej Gawor — Adamczyk na stanowisku postojowym w Katowicach.

nych. Ostatni nadleciał „Junak-3” Gawlika i Lisa, zamykając pełen wrażeń (dla zawodników i komisji) dzień trzeciej konkurencji.

Wspaniała próba, wspaniały dzień! Samoloty i śmigłowce ruszyły po rozsiadanych w terenie komisarzy, część komisji przystąpiła natychmiast do obliczania wyników. Nikt nie zazdrościł równie jak zawodnicy zemoczonym sędziom ich żmudnej, łacie benedyktyńskiej pracy.

Na wyniki czekali w napięciu do dnia następnego. Wreszcie — odczytano wyrok. Oto pierwsza dziesiątka:

1. Dudzik — Zasadziński (Warszawa) — 770 pkt, 2. Grzędzielski — Smolicz (Warszawa) — 655 pkt, 3. Pruciak — Franaszczuk (Gdańsk) — 650 pkt, 4. Rawicz — Pilch (Kraków) — 620 pkt, 5. Cierniak — Tomaszewski (CWL Krosno) — 595 pkt, 6. Porwoł — Sienkiewicz (Gliwice) — 535 pkt, 7. Dąbkowski — Wiland (Gdańsk) — 510 pkt, 8. Studencki — Jermak (Zielona Góra) — 495 pkt, 9-10 (ex equo). Kaczmarek — Biabiarz (Jelenia Góra) — 490 pkt i Nasielowski — Wójcik (Radom) — 490 pkt.

Oto co mówi Zdzisław Dudzik:

„Do mistrzostw przygotowywałem się wraz ze swym nawigatorem Andrzejem Zasadzińskim krótko — około 2 tygodni. Trening nie był wystarczający. Za najciekawszą konkurencję uważam trzecią, z tym, że było ona mocno uproszczona w porównaniu z latami ubiegłymi — obliczenia trasy można było wykonywać na ziemi, a nie w powietrzu w kabinie samolotu. Regulamin, pod tym wzglę-



Goście z NRD — pil. Heinz Richter i nawigator Günther Zschocke.

Dudzik — Zasadziński prowadziła znaczną różnicą punktów po 3-ech konkurencjach (201 pkt) przed drugą w kolejności załogą Pruciak — Franaszczuk. Na lotnisku szeroko komentowano aktualny stan punktacji, wróżąc ewentualne zwycięstwo w mistrzostwach załodze warszawskiej. Zastanawiano się jednocześnie nad tym, czy aby na

Otwarcie mistrzostw. Przemawia gospodarz mistrzostw, prezes Aeroklubu Śląskiego Stanisław Michniewski.





„Przesmaruje”, czy nie? Przy próbie P2 (konkurencja A) asystuje przewodniczący komisji sędziowskiej Tadeusz Rejniak
Foto: B. KOSZEWSKI (8)

spóźnienia do Katowic — 200 pkt. Każda minuta spóźnienia — 20 pkt karnych. (Można już ujawnić: znak T wyłożony był w Aleksandrii pod Częstochową, znak Z — pod Lelowem — rejon Szczekocin, znak Y — pod Słomnikami. Ogólna długość trasy — ok. 280 km).

Z niecierpliwością oczekiwałem w Krakowie z ołówkiem i porubrykowaną kartą przylotu nad taśmę pierwszych samolotów. Lornetka i wyregulowany ściśle według czasu podanego przez mjr Łabno (główny nawigator mistrzostw) zegarek z sekundomierzem — również w pełnym pogotowiu. Wreszcie, na krótko przed 12,02, pojawiła się nad falistą linią wzgórz za lotniskiem sylwetka Jaka. Uwaga! Rośnie w oczach, huk silnika wzmagą się, już przeleciał. Godzina 12, minut 2 i 45 sek. To SP-BNG Grzędzielskiego i Smolicza. Zatoczył krąg i podszedł do lądowania. Przewodniczący komisji sędziowskiej Tadeusz Rejniak odbiera od załogi mapę. W 6 minut później śmignął nad taśmą mety samolot Zalewskiego — Zuczowski. Za 13 minut — jest już Kaczmarek — Babiarsz, w 12 minut po nich Jak Ciesielskiego i Sobiesiaka, potem Szade, Krajewski, Rawicz i inni. Ostatnia w kolejce maszyna — „Junak” Prandoty i Rachlewicza — minęła metę o godz. 17 minut 9 i 25 sekund.

Obliczenia komisji, pracującej bez wytchnienia, przyniosły w efekcie takie oto wyniki konkurencji:

Pierwsze miejsce (ex equo) od 1 do 12 zajęły załogi: Merlo — Milewski (Bydgoszcz), Cierniak — Tomaszewski (CWL Krosno), Porwoł — Sienkiewicz (Gliwice), Dąbkowski — Willand (Gdańsk), Kaczmarek — Babiarsz (Jelenia Góra), Gawlik — Lis (Katowice), Rawicz — Plich (Kraków), Nasielewski — Wójcik (Radom), Prandota — Rachlewicz (Świdnik), Zalewski — Zuczowski (Warszawa), Dudzik — Zasadziński (Warszawa) i Studencki — Jermak (Zielona Góra) — wszyscy po 600 pkt.

Oddajemy głos załodze Kaczmarek — Babiarsz (wylosowali chustkę lidera):

„Do mistrzostw przygotowaliśmy się bardzo starannie. Jeszcze na dzień przed mistrzostwami skrupulatnie razem przestudiowaliśmy trasę, wyszukując ewentualne warianty omyłek i przewidując sposoby ich uniknięcia. Między nami istniał bardzo ścisły podział pracy, ustalony zawczasu. Odnaleźliśmy wszystkie znaki na trasie, dzięki dobremu zgraniu”.

Tadeusz Kaczmarek lata od 1950 r. Ma I klasę pilota szybowcowego i samolotowego. Na swym koncie posiada wylatanych 500 godzin na szybowcach i 1500 na samolotach. Stanisław Babiarsz lata od r. 1951. Pilot samolotowy i szybowcowy pierwszej klasy. 60 godzin na szybowcach i 700 na samolotach. Kaczmarek w r. 1957 był szybowcowym mistrzem Polski juniorów, Babiarsz — w r. 1956.

Wyniki po 4 konkurencjach przedstawiają się następująco:

1. Dudzik — Zasadziński (Warszawa) — 2 055 pkt, 2. Rawicz — Plich (Kraków) — 1 834 pkt, 3. Cierniak — Tomaszewski (CWL) — 1 781 pkt, 4. Gawlik — Lis (Katowice) — 1 772 pkt, 5. Porwoł — Sienkiewicz (Gliwice) — 1 768 pkt, 6. Fruclak — Franaszczuk (Gdańsk) — 1 764 pkt, 7. Nasielewski — Wójcik (Radom) — 1 736 pkt, 8. Studencki — Jermak (Zielona Góra) — 1 681 pkt, 9. Grzędzielski — Smolicz (Warszawa) — 1 674 pkt, 10. Kaczmarek — Babiarsz (Jelenia Góra) — 1 616 pkt.

OSTATNIA NOC

TEGO samego dnia, 7 września, o godzinie 22,00 wystartowała z lotniska krakowskiego Rakowice pierwsza maszyna Alojzego Górnego do ostatniej decydującej konkurencji mistrzostw — przelotu nawigacyjnego w nocy po nakazanej trasie z punktowanym startem. Zawodnicy obowiązani byli kolejno: dokładnie utrzymać kierunek startu (namierzanie pelen-gatorem), a następnie wykonać przelot nocny po 180-kilometrowej trasie złożonej z czterech odcinków (trzy punkty zwrotne) w wyznaczonym czasie — 1 godz., 2 min.

i 40 sek dla Jaków, zaś 1 godz. 11 min. i 20 sek dla „Junaków”. Nad punktami zmiany kierunku i nad lotniskiem docelowym Katowice należało meldować się światłami pozycyjnymi lub reflektorami. Gdyby któryś z zawodników nie zameldował się nad którymkolwiek punktem zmiany kierunku — nie zaliczona zostałaby cała konkurencja. W punktach zmiany kierunku wyłożono znaki świetlne. Przelatując nad punktami zawodnik musiał nanieść na specjalny formularz kształt znaku i godzinę meldowania się. Za każde 30 sekund przedwczesnego lub spóźnionego przybycia tak nad punkty w terenie jak i na lotnisko katowickie zawodnik mógł stracić poważną ilość punktów.

O godzinie 21,20 wystartował z Rakowic śmigłowiec SM-1 (pilot kpt. Ciastek), wioząc na pokładzie przewodniczącego komisji sędziowskiej, który postanowił skontrolować z powietrza wyłożenie znaków świetlnych na trasie. Zabrałem się z nimi razem. Trudno opisać wspaniałość widoków oglądanych z powietrza na trasie nocnego lotu. Jest to coś jedynego w swoim rodzaju. Obecność miast i osiedli pod nami oznajmiały istne luny światła — całe potężne wyspy, a na Śląsku — istny ocean ognia. Nielada sztuką było znaleźć w tej świetlnej powodzi małe punkty, obok których czuwaliby komisarze.

Widzialność była dość dobra. Siła wiatru — 22 km/h. Kontrola wypadła pomyślnie: wszystkie znaki w punktach zmiany kierunku, w kształcie litery T, wyłożono prawidłowo; były one widoczne wyraźnie.

Wypada mi zdradzić trasę. Otóż pierwszy punkt zmiany kierunku (i znak świetlny) znajdował się w Wielmoży na północno-zachód od Krakowa, drugi — w Krasicach, na wschód od Częstochowy, trzeci — w Zendku.

Uspokojeni, pełni wrażeń lądowaliśmy w Katowicach.

Godzina 23,20. Lada chwila powinna zjawić się nad lotniskiem pierwsza maszyna z Krakowa. Zim-

no, dość silny wiatr. Widoczność niezła. Ktoś nagle krzyknął: Jest! Leci! Rzeczywiście, ciemna płaska plama zbliżająca się do kraju lotniska, błyskając kilkakrotnie światłem reflektora, zmieniła się szybko w kształt samolotu. Był to Jak-18 załogi Krajewski — Piekarczyk, z Rzeszowa. Podszedł do lądowania, precyzyjnie przyziemił, krótki dobieg — i już kołuje w stronę komisyj. Teraz już co parę minut lądował samolot za samolotem.

Z ciekawością oczekiwaliśmy na wyniki. Gdy komisja ujawniła rezultaty konkurencji, okazało się, że tylko 8 załóg mogło być sklasyfikowanych — reszta nie wypełniła warunków próby, omijając znaki wyłożone na trasie. Z tych ośmiu załóg — sześć było punktowanych, a dwie nie otrzymały żadnych punktów (0 pkt), chociaż meldowały się nad wszystkimi punktami zmiany kierunku — spóźnienie jednak było tak duże, że „pożarło” możliwość otrzymania punktów dodatnich.

Oto załogi sklasyfikowane:

1. Rawicz — Plich (Kraków) — 500 pkt (wspaniały wynik, lecieli co do sekundy), 2. Kaczmarek — Babiarsz (Jelenia Góra) — 480 pkt, 3—4 (ex equo). Grzędzielski — Smolicz (Warszawa) i Porwoł — Sienkiewicz (Gliwice) — po 460 pkt, 5—6 (ex equo). Gawlik — Lis (Katowice) i Szade — Marliński (Katowice) — po 440 pkt, 7. Cierniak — Tomaszewski (CWL) — 0 pkt, 8. St. Kasperek — Niedźwiecki (Świdnik) — 0 pkt.

W dniu 9 września komisja ogłosiła ostateczne wyniki VII Samolotowych Mistrzostw Polski. Tytuł mistrzowski otrzymał reprezentant Aeroklubu Krakowskiego — Zbigniew Rawicz (nawigator Ryszard Plich), gromadząc ogółem 2 334 pkt. Drugie miejsce zajęła załoga Aeroklubu Śląskiego — pil. Marian Porwoł i nawigator Henryk Sienkiewicz — 2 228 pkt, trzecie — również załoga śląska Władysław Gawlik i Janusz Lis — 2 212 pkt.

Następne miejsca zajęły kolejno załogi: 4. Grzędzielski — Smolicz (Warszawa) — 2 134 pkt, 5. Kaczmarek — Babiarsz (Jelenia Góra) — 2 096 pkt, 6. Dudzik — Zasadziński (Warszawa) — 2 055 pkt, 7. Cierniak — Tomaszewski (CWL) — 1 781 pkt, 8. Fruclak — Franaszczuk (Gdańsk) — 1 764 pkt, 9. Nasielewski — Wójcik (Radom) — 1 736 pkt, 10. Studencki — Jermak (Zielona Góra) — 1 681 pkt, 11. Wolański — Szczepny (Kraków) — 1 591 pkt, 12. Dąbkowski — Willand (Gdańsk) — 1 569 pkt, 13. Zajda — Papszun (Łódź) — 1 564 pkt, 14. Prandota — Rachlewicz (Świdnik) — 1 513 pkt, 15. Merlo — Milewski (Bydgoszcz) — 1 506 pkt, 16. Szade — Marliński (Katowice) — 1 491 pkt, 17. Ryszard Kasperek — Jaworski (Świdnik) — 1 438 pkt, 18. Ciesielski — Sobiesiak (Lublin) — 1 399 pkt, 19. Bryzgalski — Gawęda (Bielsko-Biała) — 1 384 pkt, 20. Kopacz — Dakowicz (Białystok) — 1 382 pkt, 21. Kowala — Kwiatek (Krosno) — 1 381 pkt, 22. Stanisław Kasperek — Niedźwiecki (Świdnik) — 1 368 pkt, 23. Ruśniok — Berdychowski (Bielsko-Biała) — 1 319 pkt, 24. Działo — Pańtak (Kielce) — 1 232 pkt, 25. Zalewski — Zuczowski (Warszawa) — 1 200 pkt, 26. Wójcicki — Wiśniewski (CWL) — 1 105 pkt, 27. Gawor — Adamczyk (Bielsko-Biała) — 1 032 pkt, 28. Cuzytek — Staś (Opole) — 983 pkt, 29. Krajewski — Piekarczyk (Rzeszów) — 908 pkt, 30. Richter — Zschocke (NRD) — 810 pkt, 31. Górny — Dużniak (Radom) — 790 pkt, 32. Doroszewicz — Poznański (Gdańsk) — 771 pkt.

Dalsze materiały na temat tych tak ciekawych i bogatych mistrzostw — w następnym numerze.

JERZY ZARĘBSKI



Uczestnicy konferencji PAN w Jablonnie podczas przerwy w obradach.

Zdjęcia: Jerzy Maryniak (3)

V KONFERENCJA NAUKOWA ZAKŁADU MECHANIKI CIECZY I GAZÓW INSTYTUTU PODSTAWOWYCH PROBLEMÓW TECHNIKI PAN

W dniach od 28 sierpnia do 1 września br. w Jablonnie pod Warszawą odbyła się piąta z kolei Konferencja Naukowa zorganizowana przez Zakład Mechaniki Cieczy i Gazów Instytutu Podstawowych Problemów Techniki przy Polskiej Akademii Nauk. Dla przypomnienia — poprzednia konferencja odbyła się we wrześniu 1959 r. w Augustowie. Miejscem tegorocznych obrad był piękny pałacyk — Dom Zjazdów i Konferencji PAN w Jablonnie. Oprócz Polaków w konferencji wzięli udział naukowcy zagraniczni, przy czym o ostatni stanowili mniej więcej 1/5 wszystkich uczestników konferencji.

Polskie ośrodki naukowe reprezentowane były przez: Zakład Mechaniki Cieczy i Gazów oraz Zakład Mechaniki Ośrodków Ciągłych Instytutu Podstawowych Problemów Techniki PAN, Instytut Maszyn Przepływowych PAN, Uniwersytet Jagielloński, Katedrę Aerodynamiki Politechniki Warszawskiej, Wojskową Akademię Techniczną, Instytut Lotnictwa i Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych. Ze strony polskiej udział wzięli: J. Bonder, J. Bukowski, Wł. Fiszdon, F. Janik, M. Krzyżanowski, J. Litwiniszyn, Fr. Misztal, Wł. Prosnak i wielu innych naukowców.

Z innych krajów najliczniej był reprezentowany Związek Radziecki, można tu wymienić tak znane w kręgach naukowych nazwiska, jak prof. prof. A. Dorodnicyn, A. Nikolskij czy K. Staniukowicz. Przedstawiciele pozostałych krajów to m. in.: S. M. Bogdonoff z Gas Dynamics Laboratory Princeton University, J. R. Busing z The College of Aeronautics w Cranfield, H. Cabannes z Faculté des Sciences w Paryżu, P. Germain z Institut Henri Poincaré w Paryżu, W. D. Hayes z Princeton University, C. Jacob z Institute de Mathématique w Bukareszcie, K. Oswatitsch z Institut für Strömungslehre w Wiedniu i L. Trilling z Massachusetts Institute of Technology Department of Aeronautics and Astronautics.

W czasie konferencji wygłoszono około 30 referatów — w tym połowę stanowił przegląd dorobku polskich naukowców. Tematyka zaprezentowanych referatów była dość różnorodna i obejmowała zarówno zagadnienia teoretyczne jak i doświadczalne.

Do pierwszych — zaliczyć można opracowania matematyczne zagadnień znanych już zarówno teoretycznie jak i doświadczalnie. Autorzy w tym przypadku dążyli do uogólnienia, uproszczenia lub sklasyfikowania na drodze matematycznej rozpatrywanych zagadnień. Jako przykładowe tematy, wymienimy: „O pewnej postaci równań dynamiki gazów, symetrycznej względem czasu-przestrzeni i o niektórych jej zastosowaniach” (J. Bonder), „Warunki powstawania fal prostych w przepływach płynu nielepkiego, nieważkiego i nie przewodzącego ciepła” (M. Burnat) oraz „Klasyfikacja przepływów w oparciu o grupy transformacji” (P. Kucharczyk).

Dalej, opracowania dające podstawy teoretyczne zagadnieniom znanym doświadczalnie, opracowania omawiające nowe metody zapewniające większą dokładność przy ilościowym ujmowaniu rozpatrywanych zjawisk oraz opracowania rozszerzające zakres zastosowań istniejących metod matematycznych poprzez uwzględnienie dodatkowych zjawisk fizycznych, dotąd — w pierwszym przybliżeniu — nie rozpatrywanych. Do tej podgrupy zaliczyć możemy m. in. następujące referaty: „Rozchodzenie się fal zgrzeszczeniowych i rozrzedzeniowych oraz fal uderzeniowych w przepływie płaskim” (K. Oswatitsch), „Warunki zgodności i struktura fali uderzeniowej przy uwzględnieniu efektów dyssypacyjnych w płynie” (P. Germain) oraz „Zastosowanie metody Monte-Carlo do przepływów rozrzedzonych gazów” (L. Trilling, wspólnie z J. Haviland i M. Lavin). Grupę prac doświadczalnych reprezentowały m. in. wykłady: „O pewnych doświadczeniach na temat przepływów hipersonicznych z odierwaniem” (S. Bogdonoff, przy współpracy I. Vas) oraz „Wpływ katalicznego działania ścianki na wymianę ciepła w punkcie spiętrzenia” (J. Busing).

Oczywiście, powyższa klasyfikacja nie wyczerpuje wszystkich zagadnień. Ze względu na to, że tematyka konferencji obejmowała zagadnienia bardzo specjalistyczne, trudno tu jest omówić bliżej poszczególne referaty. Każdy z nich musiałby być poprzedzony obszernym wprowadzeniem. Niemniej jednak poniżej podano krótkie streszczenia dwu przykładowo wybranych referatów opracowanych przez polskich autorów.

I tak, prof. Wł. Fiszdon w wykładzie na temat „Przepływ naddźwiękowy w dyfuzorze o drgających ściankach” przedstawił metodę wyznaczania parametrów przepływu naddźwiękowego przez dyfuzory o harmonicznie drgających ściankach. Autor referatu założył przy tym, że kształt dyfuzora osiowo-symetrycznego o niekoniecznie prostej tworzącej, jest taki, że przepływ może

być opisany równaniem liniowym potencjału zaburzeń. Praca jest podstawą do badania aeroelastycznej dynamicznej stateczności naddźwiękowych dyfuzorów posiadających elastyczne ścianki.

Dla uzmysłowienia sobie celu pracy omówionej przez dr inż. Wł. Prosnaka w wykładzie „O przepływie w otoczeniu punktu spiętrzenia leżącego na płynnej powierzchni nieciągłości” przypomnijmy, że jedna z metod ochrony ciał poruszających się z prędkością hipersoniczną przed działaniem wysokiej temperatury polega na wydmuchiwaniu strumienia płynu poprzez porowatą ściankę ciała, bądź też poprzez otwór umieszczony w czołowej części ciała. Przepływ kształtujący się w tych warunkach, w otoczeniu czołowej części ciała, charakteryzuje płynna powierzchnia nieciągłości, oddzielająca wydmuchiwany płyn od strumienia zewnętrznego. Z punktu widzenia zastosowań technicznych istotną rolę gra tu znajomość przepływu w otoczeniu punktu spiętrzenia leżącego na tej powierzchni, a w szczególności znajomość przekazywania ciepła oraz grubość warstwy przyściennej i warstwy temperaturowej. Celem tej pracy było zbadanie przepływu w otoczeniu punktu spiętrzenia położonego na płynnej powierzchni nieciągłości rozdzielającej dwie ciecze o różnych gęstościach i temperaturach — przy założeniu, że powierzchnia nieciągłości jest płaszczyzną, ruch jest ustalony, gęstości obu cieczy są stałe, a ich lepkości i przewodności cieplne nie zależą od temperatury. W pracy podano wyniki obliczeń numerycznych, dotyczących pola prędkości i temperatur, a także przybliżone wzory pozwalające obliczyć strumień ciepła poprzez powierzchnię nieciągłości, grubość warstwy przyściennej i temperaturowej oraz liniowe miary straty wydatku i pędu.

Osobnego omówienia wymagałyby referaty radiologiczne. Z braku miejsca przykładowo wymienimy tylko dwa tytuły: K. Staniukowicz — „Ruch ciał meteorytowych w górnych warstwach atmosfery przy wysokich prędkościach” i A. Dorodnicyn — „Numeryczne metody w teorii warstwy przyściennej”. Wszystkich interesujących się bliżej sygnalizowanymi tematami, odsyłamy do wydawnictw PAN-u, które mniej więcej za pół roku opublikują w całości wygłoszone na konferencji referaty.

W czasie zjazdu odbyły się także dwie dyskusje ogólne, pierwsza z nich obejmowała zasadniczo „Gazy rozrzedzone”, druga zaś „Przepływy hipersoniczne”. Mówimy zasadniczo, bo często dyskutanci nie krepowali się zadaniem tematem lecz omawiali interesujące ich problemy wyniki zresztą z wygłoszonych uprzednio referatów. Wielokrotnie dyskusje pozaplanowe samorzutnie organizowały się po wygłoszeniu kolejnego referatu.

Z ciekawostek — prof. A. Nikolskij był uważany za najbardziej wytrwałego dyskutanta; za najlepszych tłumaczy uchodzili prof. prof. L. Trilling oraz Wł. Fiszdon. Zagraniczni uczestnicy konferencji wzięli też udział w grupowym zwiedzeniu Warszawy.

Językami obowiązującymi na konferencji były: rosyjski, angielski i francuski z tym, że referaty wygłaszano w jednym z tych języków, a krótsze lub dłuższe streszczenie podawał autor lub tłumacz w drugim języku. Jeżeli wykład prowadzono w jednym z dwóch języków zachodnich, streszczenie podawano w języku rosyjskim i odwrotnie.

Konferencja mająca za zadanie wymianę ostatnich osiągnięć w dziedzinie mechaniki cieczy i gazów między naukowcami z kraju i zagranicy spełniła dodatkowe zadanie — jak to stwierdzili poszczególni dyskutanci — kształciła młodą kadrę naszych naukowców. To drugie zadanie było chyba nie mniej ważne niż pierwsze.

Mgr inż. JANUSZ PERLIŃSKI

Gospodarz konferencji — prof. dr inż. Wł. Fiszdon, obok wybitny specjalista w dziedzinie maszyn matematycznych prof. A. Dorodnicyn (ZSRR).

Dyskusja pozaplanowa z udziałem prof. prof. (od lewej): P. Germain (Francja), A. Nikolskij (ZSRR), M. Lunc (PRL), L. Trilling (USA), S. Bogdonoff (USA) i dr Salwa (PRL).



PARIS

18 RUE LOUIS-LE-GRAND



Foto nr 4.

P OŁĄCZENIE Warszawa — Paryż jest najruchliwszą z zagranicznych linii LOTu (jest przy tym jednym z najstarszych: posiada już swą 14-letnią tradycję). Około 12% polskiego ruchu międzynarodowego stanowią pasażerowie i przesyłki przewożone między stolicami Francji i Polski. Cztery razy w tygodniu pojawia się w Paryżu Convalr z biało-czerwonymi znakami, zaś od listopada br. mają wejść na tę trasę turbośmigłowe Ily-18.

Nie też dziwnego, że w planie modernizacji lokali zagranicznych przedstawicielstw PLL LOT Paryż znalazł się na pierwszym miejscu. Z niedużego pomieszczenia w gmachu Banku PKO przy rue Taitbout nastąpiło przeniesienie do nowego lokalu przy rue Louis-le-Grand, w samym centrum miasta, koło placu Opery, w sąsiedztwie siedzib innych linii lotniczych. Lokal ten LOT dzieł z ORBISem, co wychodzi na korzyść obydwu przedsiębiorstw. (Fot. nr 1).

W ciągu trzech miesięcy dokonała się przemiana starej pralni z porysowanymi stropami w nowoczesny lokal z zapleczem wyposażonym we wszystkie niezbędne do pracy urządzenia. Na piętrze mieszczą się dwa pokoje biurowe, mały hall przyjęć, pokój gościnny i dalekopis, przy pomocy którego LOT utrzymuje bezpośrednie połączenie z centralą i lotniskiem w Warszawie oraz portami lotniczymi wszystkich stolic europejskich.

Wszyscy podziwiają gustowne urządzenie wnętrza, w którym typowo polskie elementy dekoracyjne znakomicie harmonizują z nowoczesną architekturą (Fot. nr 2). Przechodnie często zatrzymują się przed wielkimi witrynami i ciekawie zaglądają do środka.

Jesionowe biurka o prostych kształtach przyciągają oczy prostym i pięknym akcentem dekoracyjnym,

elementami łowickich tkanin o znakomicie skomponowanych kolorach. Płyty ceramiczne w obramowaniu witryn, szklane gablotki z wyrobami sztuki ludowej, a wreszcie piękne fotografie polskich zabytków architektonicznych i pejzaży — wszystkie te elementy, doskonale skomponowane, decydują o wysokim poziomie artystycznym wnętrza.

W jasnym, łagodnym świetle wspina się na jedną ze ścian ludowa tkanina białostocka. Drugą ściankę zdobi błękitna, świetlna mapa powietrznych szlaków LOTu, modrzewiowa boazeria i rząd nowoczesnych kinkietów z sylwetkami wielbórek, wykutych w brązie przez znanego plastyka Stanisława Sikorę (Fot. nr 3). Jego dziełem jest również oryginalna klamka u drzwi wejściowych: każdy wchodzący... wita się, chcąc nie chcąc, z warszawską Syrenką.

Autorami projektu są dwaj architekci: inż. inż. Jerzy Jakubowicz i Marian Stępień — doradca artystyczny PLL LOT. Ten ostatni nadzorował wykonanie prac w Paryżu i w dniu otwarcia odebrał zasłużoną porcję komplementów. Widzimy go na fot. nr 4 (pośrodku) w rozmowie z dyrektorem PLL LOT Janem Krzywickim (z prawej).

R. S.



Foto nr 2

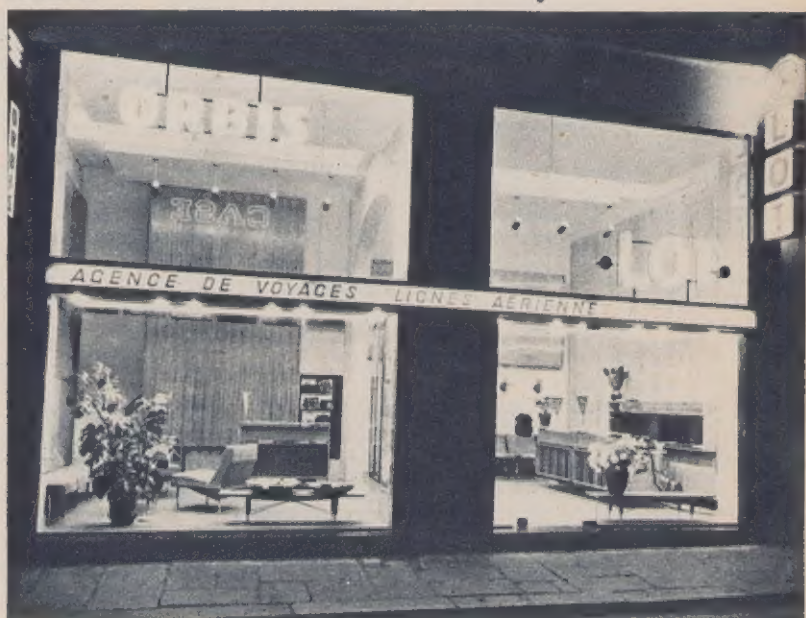


Foto nr 1

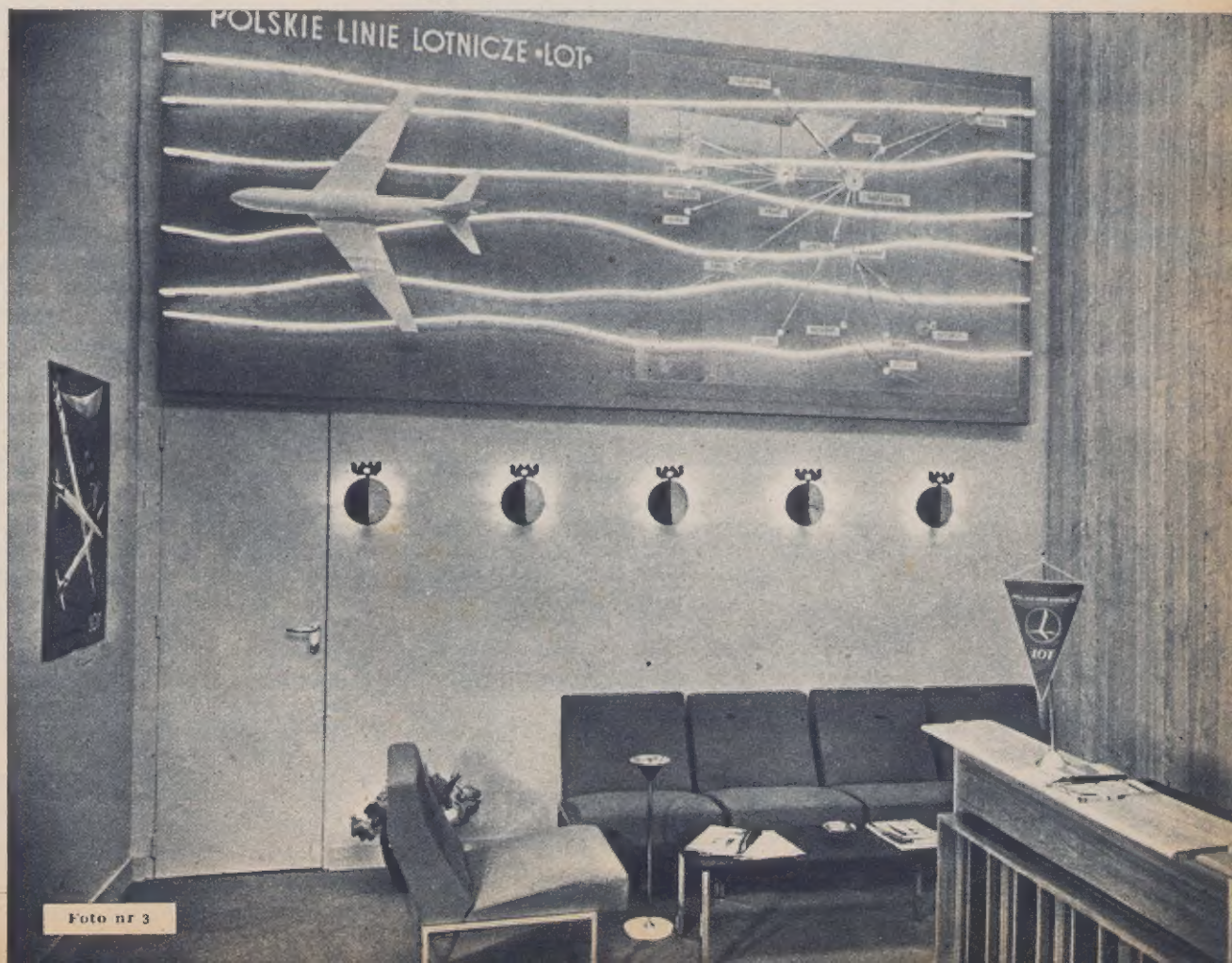


Foto nr 3

LOTNICZY TRANSPORT KRAJÓW SOCJALISTYCZNYCH

JERZY OSIŃSKI

W ostatnich latach jesteśmy świadkami wzmoczonego rozwoju transportu lotniczego krajów demokracji ludowej: przewozy na liniach łączących te kraje wzrosły w roku 1959 o 29%, a w roku 1960 o 31% w stosunku do lat poprzedzających, gdy analogiczny wskaźnik wzrostu przewozów na liniach państw kapitalistycznych (członków ICAO) wynosił 14 i 15%, w chwili obecnej przedsiębiorstwa krajów demokracji ludowej utrzymują regularne połączenia lotnicze z 21 państwami kapitalistycznymi, gdy do KDL lata tylko 11 przedsiębiorstw krajów kapitalistycznych.

Międzynarodowe linie lotnicze 6 przedsiębiorstw krajów socjalistycznych (LOT w Polsce, CSA — Czechosłowacji, MALEV — na Węgrzech, DEUTSCHE LUFTHANSA — w NRD, TAROM — w Rumunii i TABSO — w Bułgarii) łączą obecnie 29 krajów europejskich i pozaeuropejskich (w 1960 r. — 26). Ogólna ilość wykonywanych na tych liniach rejsów wynosi obecnie (lato 1961) 241 tygodniowo (w lecie 1960 — 216), co daje średnią częstotliwość lotów na linii — 3 tygodniowo. Do krajów kapitalistycznych wykonuje się tygodniowo 115 lotów, do socjalistycznych — 126.

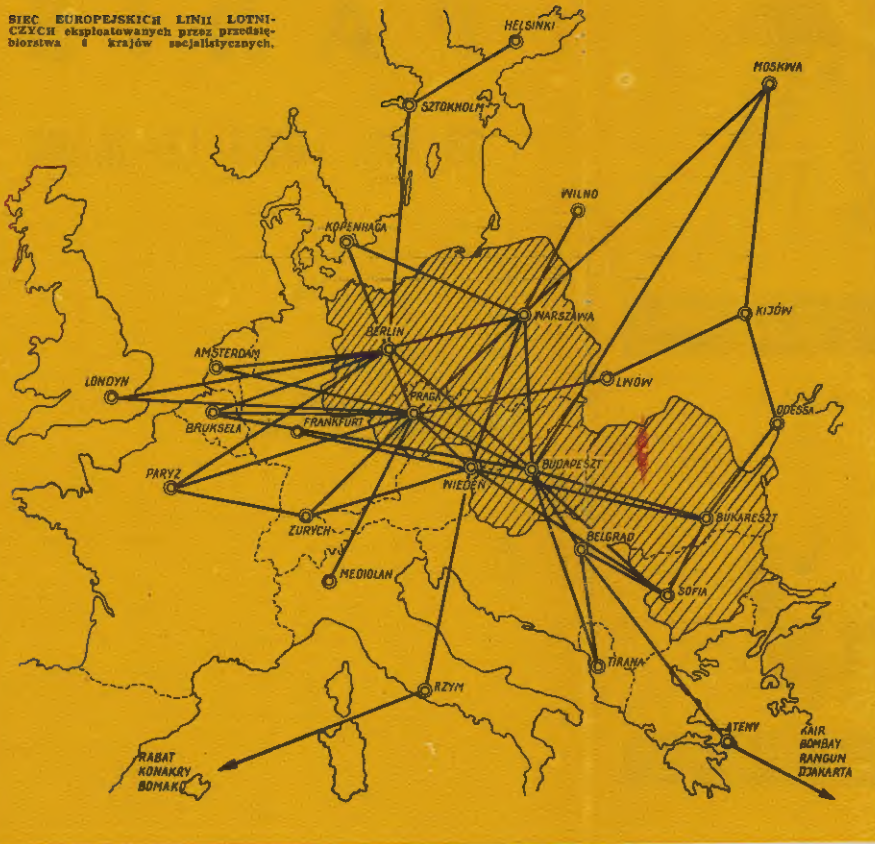
Szczególnie intensywnie rozwija się



Główny hall w porcie lotniczym w Budapeszcie. Nitej: Port lotniczy Bukaresztu — Banasz.



SIĘC EUROPEJSKICH LINII LOTNICZYCH eksploatowanych przez przedsiębiorstwa i krajów socjalistycznych.



transport lotniczy czzechosłowacki. Międzynarodowe linie lotnicze CSA sięgają poza granice Europy: do Kairu, Rabatu, Maroka, Konakry (Gwinea) i Bamako (Republika Mali) — w Afryce oraz do Bagdadu, Rangun, Bombaju i Dżakarty — w Azji. Praca przewozowa CSA na liniach międzynarodowych wzrasta ostatnio z roku na rok prawie o 100% i wynosi (dla porównania analogiczne dane LOT-u):

	CSA	LOT
1957 rok	6,9 mln tkm	4,6 mln tkm
1958 rok	12,5 "	6,7 "
1960 rok	22,3 "	8,3 "

Należy dodać, że jeszcze w latach 1952-1954 CSA osiągały na swoich liniach zagranicznych zaledwie 2-3 mln tkm rocznie — niewiele więcej od LOT-u.

W roku bieżącym wzrósł poważnie sieć linii węgierskich. MALEV dociera obecnie do 18 krajów (w roku ub. — 13). W roku ub. na liniach zagranicznych MALEV-u wykonano 7,1 mln tkm, a więc niewiele mniej niż na PLL "LOT".

Duży wzrost przewozów wykazują również linie NRD, chociaż ich zasięg ogranicza się tylko do krajów socjalistycznych.

W ostatnich latach w większości naszych krajów wzrosły również bardzo znacznie lotnicze przewozy krajowe. W 1960 roku poszczególne przedsiębiorstwa KDL przewiozły w ruchu wewnętrznym:

CSA	621 tys. pasażerów
LOT	197 "
DLH	148 "
MALEV	93 "

Dane TAROM-u i TABSO nie są publikowane, wiadomo jednak, że wyniki przewozowe w tych krajach niewiele odbiegają od węgierskich.

Na szczególne podkreślenie zasługują wyniki osiągnięte na liniach wewnętrznych w Czechosłowacji. Mimo niewielkiej powierzchni kraju, sieć krajowych linii Czechosłowacji jest bardzo rozwinięta. Liczy ona 2 870 km i obejmuje 11 miast (LOT 1 808 km i 7 miast). W Czechosłowacji rozwinięte są również wewnętrzne przewozy taksówkowe, odbywające się z 18 miast. W 1960 roku taksówki CSA wykonały 1,8 mln km lotów przewożąc 18 153 pasażerów.

Choć kraje nasze osiągnęły już znaczny rozwój sieci linii międzynarodowych i mają obecnie dwa razy większe niż kraje kapitalistyczne tempo wzrostu przewozów, jeszcze dalekie są one od zaspokojenia swoich potrzeb i wykorzystania swoich możliwości. Jeszcze duża część przewozów z krajów socjalistycznych i odwrotnie wykonywana jest przez przedsiębiorstwa obce.

Praca przewozowa sześciu naszych przedsiębiorstw jest jeszcze półtora raza mniejsza od tej, którą wykonuje jedno tylko przedsiębiorstwo małej Szwajcarii SWISSAIR, prawie 2 razy mniejsza od wyników osiągniętych przez belgijską SABENA'ę, 3 razy mniejsza od skandynawskiego SAS'u i prawie 4 razy od holenderskich KLM.

Przyznany tego stanu należy szukać w obecnych warunkach rozwojowych transportu lotniczego. Szyb-

ki postęp techniczny tego transportu, wprowadzanie do eksploatacji coraz to większych i droższych samolotów wymaga z jednej strony olbrzymich nakładów finansowych, z drugiej zaś — dużej masy przewozowej, przy której dopiero postęp ten staje się opłacalny z ekonomicznego punktu widzenia. Przedsiębiorstwa małe, rozporządzające niedostatecznymi środkami, mają nie tylko znacznie gorsze warunki ekonomiczne rozwoju lecz w ogóle z trudem utrzymują się na arenie międzynarodowej, nie mogą konkurować z silniejszymi partnerami.

W związku z tym występuje obecnie na całym świecie tendencja do koncentracji środków, do łączenia lub jednoczenia się przedsiębiorstw przewozu lotniczego. Tendencja ta obejmuje również i przedsiębiorstwa małe, rozporządzające dostatecznymi środkami do samodzielnego istnienia (umowa SAS-SWISSAIR, „Air Union” — jednoczący 5 dużych towarzystw Europy Zachodniej), które przez podział lub koordynację pracy przewozowej dążą do lepszych wyników ekonomicznych i ograniczania konkurencji.

Z tych ogólnosięwiatowych tendencji powinny wynikać odpowiednie wnioski również i nasze kraje.

Przedsiębiorstwa przewozu lotniczego krajów demokracji lud. zaczęły ze sobą ściślej współpracować od 1953 roku. W 1957 roku zawarły one wielostronną umowę o wzajemnej współpracy, obejmującą m. in. wzajemne generalne przedstawicielstwo i świadczenie usług w por-



Port lotniczy Pragi — Rumunia

Regularne połączenia zagraniczne utrzymywane przez przedsiębiorstwa przewozu lotniczego 6 krajów socjalistycznych ● Sezon letni 1961 roku

	Liczba rejsów tygodniowo do poszczególnych krajów																				Atryka	Azja								
	Europa																													
	państw rejsów	Albania	Austria	Belgia	Bulgaria	Czechosłow.	Dania	Flandria	Francia	Grecja	Holandia	Jugosławia	NRF	Polska	Rumunia	Szwajcaria	Szwecja	Węgry	W Brytania	Włochy			ZSRR							
LOT (Polska)	16	34	3	3	2	2	3	4	2	3	2	12		1	3	5	3	2	4											
CSA (Czechosł.)	27	64	1	3	3	2	2	2	3	1	4	2	8	2	2	4	2	3	2	2	7	1	1	1	3	1	2	1	1	
MALEV (Węgry)	16	39	2	3	2	1	5	1	2	2	1	5	2	1	2	2	1	2	2	3										
D. LUFTHANSA	7	29	2			3	7					2			3			8		4										
TAROM (Rum.)	12	26	5	2	2	4	3		3	2		2	4			3	4			1										
TABSO (Bułg.)	10	20	2			3	1					1	3	1	1	1		5		1										
RAZEM państw rejsów	29	5	6	4	8	5	5	2	4	3	3	6	5	2	3	5	4	2	3	3	6	1	1	1	1	1	1	1	1	
RAZEM rejsów	241	5	18	10	10	21	30	2	12	5	9	10	32	3	4	8	12	3	25	7	6	20	1	1	1	3	1	1	1	1

tech. Od 1956 roku część linii eksploatowana jest w poolu 6 przedsiębiorstw*)

Pięcioletnia współpraca przedsiębiorstw w ramach 6-poolu doprowadziła do ich wzajemnego poznania się i do ujednolicenia podstawowych przepisów i praktyk eksploatacyjnych. Ostatnio na konferencjach 6-poolu podejmowane były również pewne uchwały zmierzające do rozszerzenia współpracy w dziedzinie obsługi technicznej. Niektóre z nich są obecnie w trakcie realizacji. Trzeba jednak stwierdzić, że obecna forma współpracy naszych przedsiębiorstw jest już absolutnie niewystarczająca. Pool był dobry 5 lat temu, obecnie ta forma współpracy w naszych stosunkach już się przeżyła.

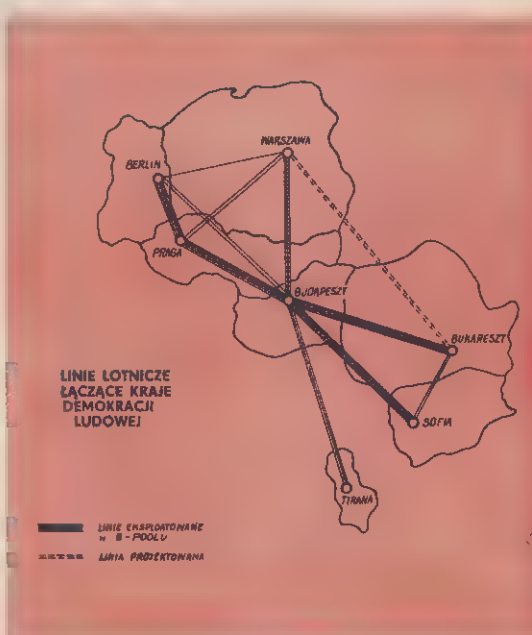
Umowa poolowa to odpowiednik paktu o nieagresji, gdy nasze socjalistyczne kraje łączą przyjaźni i ściślejszą współpracę...

Mamy nadzieję, że już w niedługim czasie nastąpi jakiś znaczący postęp w dziedzinie współpracy przedsiębiorstw przewozu lotniczego krajów demokracji ludowej. Od przyszłej formy i zakresu tej współpracy zależeć będzie w głównej mierze dalszy rozwój transportu lotniczego naszych krajów.

*) 6-poolom objęte są następujące linie:

1) Berlin — Praga — Budapeszt — Bukareszt i Sofía.

2) Warszawa — Budapeszt — Bukareszt i Sofía.





Wojskowy Ośrodek Kondycyjno-Wypoczynkowy dla personelu latającego

LOTNICZY RELAX W WOJSKOWYM OŚRODKU KONDYCYJNO – WYPOCZYNKOWYM

POR. K. należy do najlepszych pilotów w swoim pułku. Z reguły szybko i sprawnie wykonuje postawione zadanie i chyba jak żaden potrafi panować nad swoim Limem. Ostatnio zaczęły się jednak dziać z nim dziwne rzeczy. Wprawdzie dowódca nie miał mu nic do zarzucenia, ale...

Polecił niedawno na przechwycenie. Po zniszczeniu „nieprzyjaciela” otrzymał kolejne zadanie obezwładnienia „obcego myśliwca”. Por. K. długo jednak nie meldował o wykonaniu rozkazu. Dopiero po jakimś czasie, gdy wszyscy na ziemi zwątpili o powodzeniu całej akcji, dał się słyszeć flegmatyczny głos pilota: — Tu 032 — zadanie wykonałem.

Dowódca w trosce o zdrowie i sprzęt wysłał por. K. do lekarza pułkowego. Diagnoza brzmiała jednoznacznie: „Zmęczenie — wysłać do ośrodka”. Na takie dictum nie było innego wyjścia, jak rozstać się z lotami.

★

Nieliczni wczasowicze, których nie wypędziła z Mazur tegoroczna pogoda, z zawiścią przyglądali się, jak z przeciwnego brzegu jeziora ruszali na którąś tam tego dnia przejażdżkę kajakową. Rzecz by można — bez względu na pogodę. Dopiero nieco później się wyjaśniło, że niezwykleymi mieszkańcami długiego dwukilometrowego cypla wdzierającego się małowicznie w jezioro są... piloci.

A WIĘC WCZASY?

Nie. Wczasy piloci wojskowi otrzymują zgodnie z zasadami obowiązującymi w wojskach lotniczych i mogą je spędzać podobnie jak ich koledzy z innych formacji w wojskowych domach wczasowych. Tu zaś przyjeżdżają, aby zdobyć nowe siły, kondycję do dalszej pracy w powietrzu. Wreszcie obowiązują przebywających tu pilotów porządek dnia i program zajęć. A więc jest rano pobudka. Kilka minut gimnastyki, śniadanie... a potem poszczególne grupy rozpoczynają zajęcia. Jedni muszą poćwiczyć na loppingach, na żyroskopowych kołach reńskich, na przyrządach gimnastycznych, jeszcze inni ruszają kajakami lub żaglówkami na wycieczkę. O godzinie 22 wszyscy, jak jeden, muszą leżeć w łózkach. Jednym słowem wojskowa dyscyplina, chociaż daleko tu do jakiejś normalnej musztry. Ba, na ten okres piloci wieszają na kołku swoje wojskowe mundury, a strojem obowiązującym są sportowe dresy, skafandry i zawadiackie czapeczki. W tej sytuacji nie wtajemniczeni gołowi są ich uznawać po prostu za... zwykłych wczasowiczów.

— Naszym zdaniem — mówi komendant ośrod-

ka wypoczynkowo-kondycyjnego dla personelu latającego — jest przede wszystkim umożliwić pilotom racjonalny wypoczynek, regenerację sił zarówno fizycznych jak i psychicznych. Sprawa odprężenia psychicznego dla pilotów samolotów odrzutowych nabiera dla nich pierwszorzędnej wagi. Pilota, u którego lekarz pułkowy zauważył pewne zmęczenie psychiczne lub objaw jakiegoś przesytu lotami, skierowuje się natychmiast do ośrodka. Po Groniku w Zakopanem nasz ośrodek jest drugim, który realizuje wspomniane już przeze mnie cele.

I trzeba przyznać, że ośrodek z powodzeniem realizuje swoje zadania. A piloci zaś, z którymi rozmawiałem podczas pobytu w ośrodku, zgodnie twierdzili, że cały program ośrodka jest atrakcyjny. Nasz znajomy ze „Skrzydlatej” por. Józef Lipiński, który tu w tym czasie przebywał, stwierdził wręcz, że ten ośrodek jest zdecydowanie ciekawszy od Gronika, chociaż i tam nie można narzekać na nudę. Bo i też posiada znacznie, większe możliwości. Latem można tu uprawiać wszystkie sporty wodne od pływania poczynając. Do dyspozycji pilotów jest tu wystarczająca ilość kajaków, żaglówek, łodzi wiosłowych, rowerów wodnych itd. itp. Zimą można uprawiać boby, łyżwiarstwo, a pagórkowate okolice pozwalają na uprawianie narciarstwa. Jednym słowem ośrodek atrakcyjny pod każdym względem przez okrągły rok.

DLACZEGO NA OBIAD NIE BĘDZIE „SCHABOSZCZAKA”?

Utarło się już u nas powiedzenie, że obiad bez mięsa lub tradycyjnego kotleta schabowego nie jest obiadem. Tymczasem taki rodzaj posiłków odbija się niekorzystnie na całym organizmie ludzkim (otyłość, częste wypadki nadwagi). W rezultacie funkcjonalność organizmu znacznie się przez to ogranicza, a tym samym sprawność człowieka. W lotnictwie — wiadomo — organizm musi pracować bez zarzutu. To skłoniło organizatorów dwóch naszych ośrodków kondycyjno-wypoczynkowych dla pilotów do wprowadzenia racjonalnego menu opierającego się przede wszystkim na potrawach owocowo-warzywnych. Toteż tu można zjeść bardzo smaczny i dobry obiad, ale bez... „schaboszczaka”. Dla pilotów jest to pewnego rodzaju nauka jak powinni się odżywiać na co dzień podczas pracy w jednostce.

Wszystko składa się na to, że pobyt w tym ośrodku jest nie tylko miejscem, gdzie nasi piloci wojskowi zdobywają nowe siły do pracy w powietrzu, ale także znajdują wiele przyjemności.

M. RZESZOWSKI



Wprawdzie przez dwa tygodnie piloci oderwani od pracy w powietrzu, ale organizm trzeba utrzymać stale w kondycji



Jeden z trudniejszych momentów w szkoleniu



Po takim treningu bez kłopotów można wykonać lot odwrócony



Zajęcia na przyrządach skończone. A teraz na mule przejażdżkę kajakami. Foto: M. Rzeszowski



BEA I SABENA ZAMIERZAJĄ URUCHOMIĆ LINIE OBSŁUGIWANE PRZEZ ŚMIGŁOWCE

Brytyjskie Linie lotnicze BEA i belgijskie Linie lotnicze SABENA przewidują zakup pewnej ilości śmigłowców Boeing-Vertol 107, które będą wyposażone (przynajmniej w odniesieniu do BEA) w turbiny brytyjskiej produkcji de Havilland „Gnome”. Śmigłowce te mają obsługiwać lotnicze linie komunikacyjne Londyn-Paryż i Bruksela-Paryż. Nie potwierdza się jednak pogłoska o przystąpieniu do tego porozumienia francuskich linii lotniczych AIR FRANCE.

St. N.

ZWYŻKA PRZEWÓZU ŁADUNKÓW

Przedsiębiorstwa lotnicze zrzeszone w międzynarodowej organizacji ICAO uzyskały w 1960 roku zwiększenie przewozów ładunków o 14%, zachodnio-europejskie porty lotnicze o 26%, a Linie obsługujące Atlantyk Północny o 34%.

Głównym powodem tego wzrostu przewozów było wprowadzenie samolotów odrzutowych, które zdeklasowały samoloty tłokowe. Samoloty tłokowe muszą być z konieczności sprzedawane do krajów gospodarczo opóźnionych w rozwoju lub używane na trasach drugorzędnych, bądź też wyłącznie do przewozu towarów drogą powietrzną. Miedzynarodowe samoloty odrzutowe Boeing przewożą do 8 ton ładunków w komunikacji transatlantycznej. W pierwszym kwartale 1961 roku ilość samolotów tego typu w przewozach towarowych wzrosła o 23% w porównaniu z tym samym okresem roku poprzedniego.

St. N.

PORT LOTNICZY W PARYŻU REJESTRUJE SPADEK KOMUNIKACJI PRZEZ ATLANTYK

Podczas gdy samoloty odrzutowe znajdują coraz szersze zastosowanie w lotnictwie cywilnym (m. maju rb. 55% całej komunikacji w porcie lotniczym Orly, tj. 3347 lotów, było wykonane przez samoloty odrzutowe), przy czym pojemność tych samolotów jest coraz większa, w portach lotniczych Orly i Bourget obsługujących Paryż obserwuje się pewną stagnację ruchu pasażerskiego oraz znaczną zwiększoną przewozów towarowych. W maju rb. przewozy towarów drogą lotniczą w wymienionych portach zwiększyły się o 18%, a przewozy pocztowe o 21,7%.

W porównaniu z majem 1960 roku przewozy pasażerów były w maju rb. o 48,3% większe

St. N.

(przewieziono 37 497 pasażerów). Znacznie mniejszy wzrost przewozów pasażerskich zanotowano w komunikacji z Londynem (9%) oraz na innych liniach europejskich (12%). Wyjątek stanowią Linie północno-afrykańskie, gdzie spadek ruchu pasażerskiego wyniósł 0,8%, natomiast na innych liniach afrykańskich zaznaczył się wzrost przewozów pasażerskich średnio o 8%.

Na podkreślenie zasługuje spadek przewozów pasażerskich w komunikacji lotniczej ze Stanami Zjednoczonymi, który wyniósł w ostatnim miesiącu 10,3%. W komunikacji z Chicago spadek wyniósł 25%, a z Nowym Jorkiem 20%. Pewną niewielką zwiększoną przewozów pasażerskich zanotowano tylko w komunikacji z Kanadą i Kalifornią. Przeciętnie samoloty odrzutowe Boeing-707 i Douglas DC-8, których pojemność wynosi nie mniej niż 120 pasażerów, przewoziły w ostatnich tygodniach przeciętnie po 40 pasażerów.

Jak donosi dziennik amerykański „Aviation Daily”, ilość podań o paszporty zagraniczne dla obywateli amerykańskich wyjeżdżających do Europy była w czerwcu br. o 6% mniejsza niż w tym samym okresie roku ubiegłego. Zainteresowanie przelotami z USA do Europy ma tendencję wybitnie zniżkową, obejmując swym zasięgiem przejazdy nie tylko indywidualne ale i grupowe. Przewiduje się, że współczynnik wykorzystania miejsc w samolotach pasażerskich w komunikacji transatlantycznej będzie w tym roku niższy niż 50%. Ten spadek zainteresowania się obywateli amerykańskich wycieczkami do Europy dziennik „Aviation Daily” tłumaczy m. in. troską o utrzymanie wartości nabywczej dolara za granicą. Natomiast obserwuje się ostatnio pewien wzrost zainteresowania turystów europejskich wyjazdami do USA, o czym informują przedstawicielstwa amerykańskich linii lotniczych Pan American i T. W. A. w Paryżu.

LUFTHANSA PRZESTAWIA SIĘ NA RAKIETY

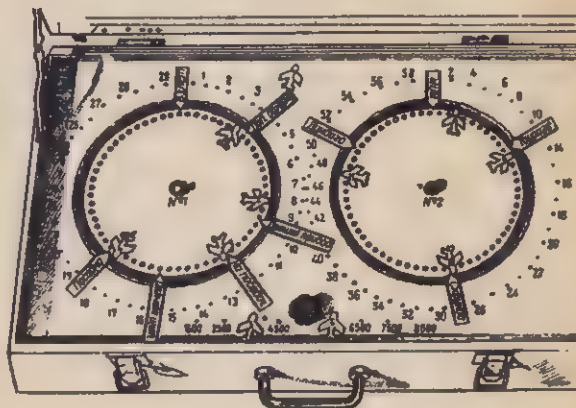
Szef planowania niemieckiej Lufthansy oraz specjalny przedstawiciel zarządu tej instytucji ogłosili w prasie wypowiedzi o planach na najbliższą przyszłość w zakresie lotnictwa cywilnego. Obaj mówcy stwierdzili, że nastąpiła już era samolotów odrzutowych w zachodniolotniczej komunikacji lotniczej. Skok z NRF do Nowego Jorku może być obecnie dokonany w ciągu godzin popołudniowych, a starszego typu obszerne samoloty mogą w ciągu jednej nocy przewieźć do Nowego Jorku, prócz pocztę, wszelkiego rodzaju towary. Otwierają się szerokie perspektywy dla międzynarodowej wymiany towarowej drogą powietrzną.

St. N.

KRONIKA TECHNICZNA

TABLICA KIEROWNIKA LOTÓW

W ZSRR opracowano podręczną tablicę kontrolną dla kierowników lotów ułatwiającą ocenę sytuacji w powietrzu w rejonie lotnisk lokalnych. Pozwala ona określić wzajemne położenie samolotów znajdujących się w różnych strefach przylotniskowych, a także aktywnie kontrolować przebiegi lotów treningowych (z dokładnością do 15 sek) w każdych warunkach. Tablica ma postać walizki o wymiarach 400 x 700 mm i składa się z 4 części zasadniczych: podstawy, płyty nieruchomej, dwóch mechanizmów czasowych z numerami pilotów i wskaźników z hasłami i nazwami punktów zwrotnych.



TŁUMIK HAŁASU



Nowe nauszniki, wypełnione cieczą tłumiącą, są przeznaczone dla obsługi lotniskowej i załogi narażonej na hałas o dużym natężeniu i wysokiej częstotliwości oraz wibracje. Przy tym rozwiązaniu muszle uszne są ukryte całkowicie wewnątrz ochraniaczy. Nauszniki mogą być wyposażone w słuchawki lub mikrofony i słuchawki. Tłumik hałasu działa sprawnie od minus 20°C i przy ciśnieniu panującym na wysokości do 12,5 km.

BHP - WSZĘDZIE NA LOTNISKU



Troska o bezpieczeństwo i higienę pracy nie minęła również lotniskowego personelu pomocniczego. Pomyślano nawet o ubraniach ochronnych dla osób myjących samoloty środkami niebezpiecznymi dla zdrowia. Na zdjęciu powyżej jeden z modeli odzieży ochronnej opracowany przez Inspektorat BHP.

• PLL „LOT”.

SIŁY POWIETRZNE EKWADORU

LOTNICTWO Ekwadoru — państwa o powierzchni równej zaledwie 271 000 km² i czteromilionowej ludności — nie ma większego znaczenia, mimo że wydatki na siły zbrojne wynoszą około 27% budżetu państwa. W wydatkach na siły zbrojne występuje zakłócenie proporcji, ponieważ na lotnictwo przeznaczają się tylko ok. 1/8 budżetu wojskowego, co znacznie odbiega od proporcji istniejących w nowoczesnych armiach.

Naczelnym dowódcą sił zbrojnych Ekwadoru jest minister Obrony Narodowej. Kieruje on siłami zbrojnymi przez podsekretarza stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej i Szefa Sztabu Generalnego Sił Zbrojnych. Szefowi Sztabu Generalnego są podporządkowane siły lądowe, morskie i powietrzne.

Dowódcą sił powietrznych kieruje lotnictwem z pomocą Sztabu Sił Powietrznych z szefem sztabu na czele.

Sztab składa się z czterech oddziałów: personalnego, finansowego, operacyjno-szkoleniowego i sprzętu.

Stan osobowy sił powietrznych wynosi około 2 000 ludzi.

Szkolenie odbywa się w wojskowej szkole lotniczej w Salinas.

Sprzęt jest przestarzały i składa się z następujących typów samolotów: około 12 samo-

lotów AT-6, 15 samolotów F-47, 6 samolotów C-46 i C-47, 2 samoloty „Catalina”, 12 „Meteorów” i 6 samolotów „Canberra” oraz 4 szkolne samoloty T-33. Łącznie w lotnictwie Ekwadoru jest około 80 samolotów, przy czym dane liczbowe nie są stałe, ponieważ przestarzałe samoloty łatwo wychodzą z eksploatacji i wówczas dorywczo zakupuje się nowsze.

Jednostki latające są zorganizowane w grupę myśliwską i grupę transportową.

Główne bazy lotnicze to lotnisko Guayaquil, nowoczesne, asfaltowe, otwarte dla cywilnego ruchu międzynarodowego, podobnie lotnisko Quito i wyłącznie wojskowe Cuenca.

Na mocy układów wojskowych Stany Zjednoczone udzielają pewnej pomocy lotnictwu Ekwadoru.

ZETER



Kolory: kropczki — czerwony, linie poziome — zielono-niebieski, linie pionowe — żółty.

MODELARZ LOTNICZY

„SKRZYDLATEJ POLSKI”

O MEMORIAŁ

KAZIMIERZA BŁASZCZYŃSKIEGO

POGODA, jaką mieliśmy w Warszawie w dniu 10 września, dała się we znaki nie tylko uczestnikom Dożynek ale także modelarzom. W dniu tym bowiem na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego rozegrane zostały drugie z kolei zawody modeli z napędem gumowym o memoriał Kazimierza Błaszczyńskiego.

Już sam wjazd na lotnisko, udekorowany flagami Węgier i Polski świadczył o tym, że zawody tym razem rozgrywane są na większą skalę. Ekipa węgierska przybyła do Warszawy na zaproszenie Aeroklubu PRL w dniu 8 września. Reprezentacja składała się z czterech zawodników i kierownika, którym był znany węgierski silnikowiec, aktualny v-ce mistrz świata w tej kategorii Frigyes Ernő.

Uroczystego otwarcia zawodów dokonał ppłk Wierzbicki, v-ce prezes Aeroklubu Warszawskiego. Zawody uświetnili swą obecnością: wdowa po K. Błaszczyńskim, Halina Błaszczyńska i prezes Jerzy Hejduk, fundator pucharu zawodów. W krótkim przemówieniu prezes przypomniał sylwetkę K. Błaszczyńskiego jako wzoru modelarza i organizatora. Wciągnięcia flagi na maszt dokonał zeszo-

roczny zwycięzca Stanisław Żurad.

Punktualnie o godz. 10,00 rakietą obwieściła rozpoczęcie startu. Warto nadmienić, że obok konkurencji indywidualnej tym razem rozegrana została konkurencja drużynowa Węgry — Polska. Ekipy składały się z czterech zawodników z tym, że do ostatecznych wyników liczyło się tylko trzech najlepszych.

Pierwsze loty i maksima. Pierwsze robi nasz Bury, za nim, ku ogólnemu zaskoczeniu Dzięwałowski. Jego model jest bardzo ładnie wykonany z charakterystycznym „zefirowym” statecznikiem. Trzecie 180 sek. w tej kolejce osiąga Węgier Purgai Lajos. Nasza reprezentacja startuje pod koniec kolejki, niemal że zespołowo. 180 robi jednak tylko Żurad. Niestój 121, Kosiński 167, a Biełkowski tylko 100 sek.

W drugiej kolejce już się zaczyna „tasować”. Drugiego maksimum nikt już nie powtórzył, a więc dogrywek nie będzie. Tym razem bardzo ładnie startowali Kosiński i Stawinoga (po 180). Ładny wynik ma Węgier Winkler (177), drugi Węgier — Purgai — robi 160 sek. Po dwu kolejkach błyskawicznie obliczamy wyniki zespołowe. Mamy za ledwie 9 sek. przewagi

nad Węgrami. Ciekawe co będzie dalej?

Trzecia kolejka lotów. Pogoda się nieco poprawia. Niektórzy wróżą, że jeszcze w piątym locie będzie słońce. Lepsza pogoda, lepsze wyniki, 8 lotów maksymalnych. Zupełnie słaby lot ma tym razem Węgier König, bo tylko 50 sek, nieudany start, złe wypuszczenie, model nie uzyskuje potrzebnej wysokości. Piękny wynik ma Węgier Kreisz (180), ale niestety po dwu dość słabych lotach (51 + 98).

Podobny stan lotów po 180 sek. powtarza się dosłownie w czwartym locie. Powtarza ten wynik jedynie dwu zawodników. Słabe wyniki uzyskuje Żurad, który zgubił model i zmuszony jest startować zapasowym. Napiecie wzrasta. Coraz więcej osób z uwagą

przegląda wyniki wywieszone na tablicy.

No, o wyniki zespołowe można być spokojnym, bo przewaga w tej chwili wynosi 262 sek. W ostatniej kolejce rozegrała się walka o pierwsze miejsce pomiędzy Stawinogą z Gliwic, a v-ce mistrzem świata na rok 1961 Kosińskim. Stawinoga ma poważne szanse, bo model mistrza ma podlamane skrzydło w czasie transportu. W rozgrywce bierzcie także udział Kuls z Warszawy. Tak Stawinoga jak i Kuls w tym locie uzyskują maksimum. By wygrać, Kosiński musi zrobić co najmniej 99 sek. Zrobił 180 sek, potwierdzając swą wysoką klasę.

Starty zakończono miłą uroczystością wymiany proporców pomiędzy ekipą Polski i Węgier.

Z. SZAJEWSKI

Wyniki drużynowe

Polska I miejsce
1. Jerzy Kosiński — 880 sek.
2. St. Żurad — 754 sek.
3. Wł. Niestój — 725 sek.

2 359 sek.

Węgry II miejsce
1. Lajos Purgai — 759 sek.
2. Rudolf Kreisz — 677 sek.
3. László Winkler — 670 sek.

2 106 sek.

W zawodach wzięło udział 32 zawodników z 10-aeroklubów regionalnych.

Wyniki indywidualne

1. Jerzy Kosiński 167 + 180 + 173 + 180 + 180 = 880 sek, 2. Ewald Stawinoga 798 sek, 3. Zdzisław Kula — 774 sek, 4. Lajos Purgai — Węgry — 754 sek, 5. Ryszard Czechowski — 754 sek, 5-8. Stanisław Żurad — 754 sek, 7. Władysław Niestój — 725 sek, 11. Rudolf Kreisz — Węgry — 677 sek, 12. László Winkler — Węgry — 670 sek, 13. Tibor König — Węgry — 599 sek.

POLSKIE MODELE LATAJĄCE

„CZAPLA” — MODEL SZYBOWCA KLASY A-2

MODEL ten jest prosty w budowie i posiada estetyczną sylwetkę. Wykazuje przy tym dobre właściwości lotne zarówno w warunkach laminarnych jak i turbulentnych.

Kadłub modelu wykonany jest z listew sosnowych i okleiny lipowej. Dla zamocowania bagnetu do skrzydeł wklejony jest w przedniej części kadłuba klocek bukowy, wewnątrz którego osadzony jest ciasno bagnet duralowy. Takie osadzenie bagnetu okazało się bardzo praktyczne, gdyż w prosty sposób można bagnet wymienić lub zmienić wznios skrzydła.

Odpowiednio podniesiony przód kadłuba zabezpiecza statecznik przed wylamywaniem po wylądowaniu.

W nosku kadłuba mieści się 100 G ciężarek wyważający i mała komora dla dokładnego wyważenia modelu. Zaczep duralowy przykręcony jest wkrętami z boku kadłuba.

Statecznik kierunkowy, balsowy naklejony jest na belkę kadłuba i posiada kłapkę wyważającą.

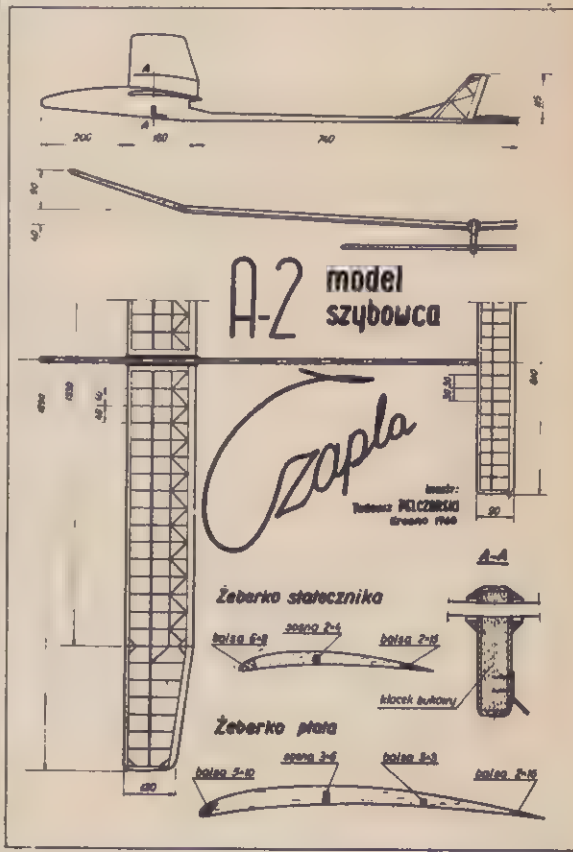
Skrzydła dzielone posiadają dźwigar sosnowy, a listwy natarcia i spływu oraz dźwigarek pomocniczy — balsowe. Zeberka płata wykonane są z okleiny topolowej.

Statecznik poziomy wykonany jest z balsy; jedynie dźwigar jest sosnowy.

Model oklejony jest papierem japońskim kilkakrotnie celonowanym, a kadłub lakierowany lakierem nitro.

Charakterystyka modelu:

Powierzchnia płata	— 28,2 dm ² .
Wydłużenie płata	— 12,7.
Profil płata	— MVA — 342.
Powierzchnia statecznika	— 5,4 dm ² .
Ciężar modelu	— 430,0 G.



Zwycięzca memoriału Jerzy Kosiński (w środku) wraz ze swoimi rywalami Niestojem i Żuradem.

Foto: St. Jaśko



Aktualny wicemistrz świata w kat. modeli silnikowych Frigyes Ernő był kierownikiem ekipy naszych gości.

MISTRZOSTWA ŚWIATA MODELI LATAJĄCYCH 1961



**Obok z lewej mistrz świata
w kat. gumówek Amery-
kanin Reich pod ostrzałem
fotoaparatów i w akcji. Z
prawej komplet modeli mi-
strza, a poniżej: nasza eki-
pa w Leutkirch.**

Foto: E. Osinski (4)



„PIONIER“

NIE zapominając o naszych najmłodszych Czytelnikach, podajemy plan małego modelu szybowca, którego wykonanie nie zabiera zbyt dużo czasu i nie wymaga posiadania specjalnych materiałów.

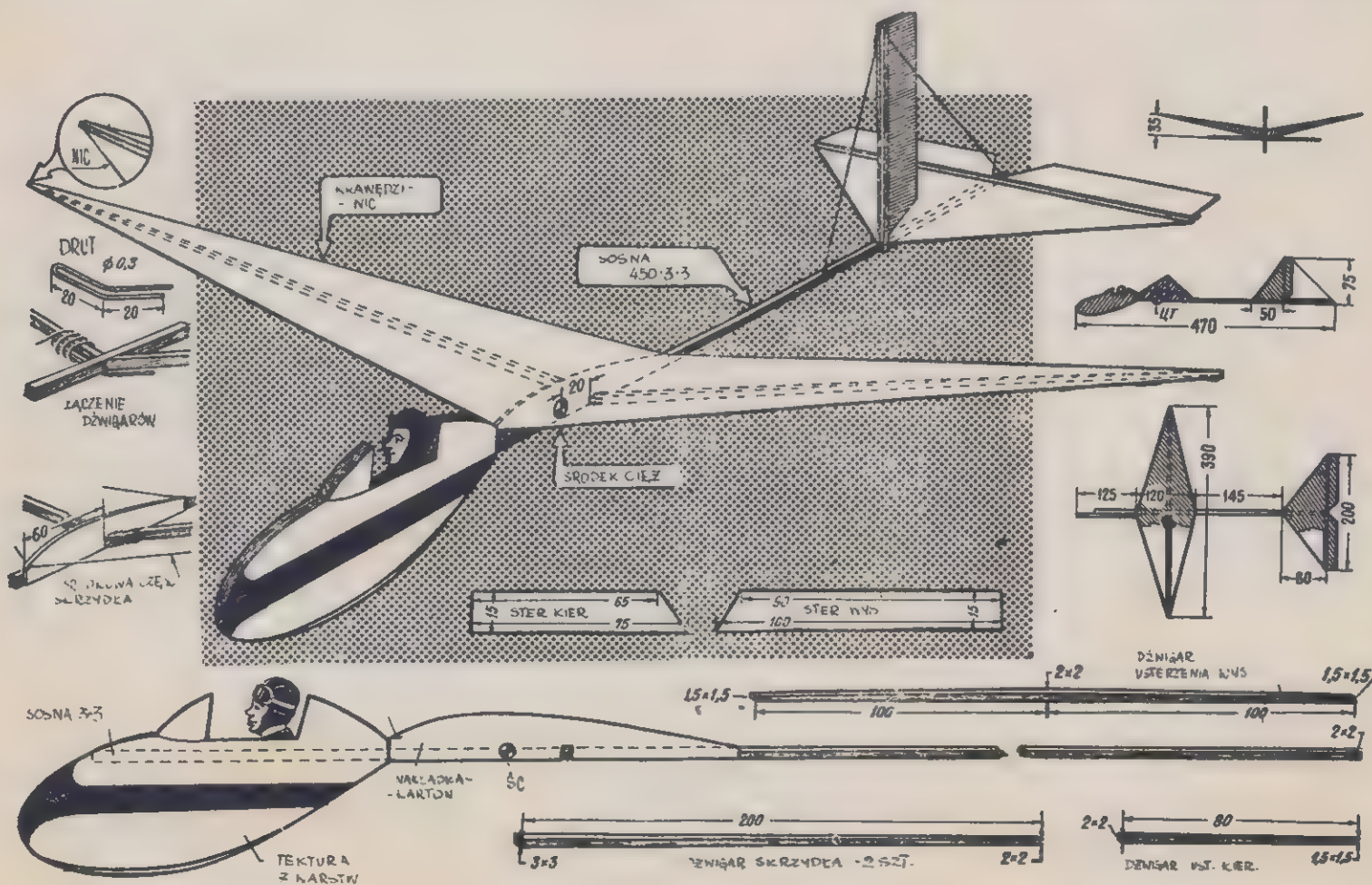
Kadłub modelu stanowi bełeczka sosnowa o długości 470 mm i przekroju 3x3 mm. Przekrój zmniejsza się na końcu kadłuba do 2x2 mm. Również dźwigary skrzydła i uszczerzenie wykonane są z bełeczek sosnowych o zmiennym przekroju (patrz wymiary na rysunku).

Sposoby wykonania poszczególnych części widoczne są z rysunków. Skrzydła pokryte są cienką bibułką wyłuszczone od góry. Brzegi bibułki należy zawinąć wokół naliczanych krąwek skrzydła. Po sklejeniu modelu wyważamy go tak, by podparty w miejscu, gdzie podano położenie środka ciężkości, zachował równowagę.

wg. „Krylia Rodiny”

**MISTRZOSTWA ŚWIATA
MIKROMODELI**

W hali sterowcowej w Cardington — Wielka Brytania — odbyły się po raz pierwszy mistrzostwa świata w kategorii mikromodeli. W dniu 5 sierpnia na starcie stanęło 14 zawodników z USA, Finlandii, NRF, Anglii i Węgier. Zwyciężył zawodnik z USA — Bilgri wynikiem 37 min 49 sek, przed Niemcem Rieke 25 min 11 sek i Amerykaninem Bigge 34 min 56 sek. Poza konkursem startujący Max Hacklinger (NRF) osiągnął fantastyczny wprost wynik 44 min 28 sek, który jest nowym rekordem świata, o ile zostanie oczywiście zarejestrowany przez FAI.





700 000 KILOMETRÓW W KOSMOSIE

HERMAN TITOW – LOTNIK KOSMONAUTA ZSRR, BOHATER ZWIĄZKU RADZIECKIEGO

(DOKOŃCZENIE)

„Wostok-2” okrążył Ziemię co do minuty z matematyczną dokładnością. Mogłem to sprawdzić choćby na mym zegarku. W pewnej chwili przy wejściu w cień Ziemi, postanowiłem zmierzyć czas okrążenia. Gdy statek, przeleciawszy strefę nocy znów znalazł się na stronie słonecznej, począłem obserwować wskazówkę zegarka w oczekiwaniu ponownego wejścia w cień. Nastąpiło to po upływie 88 minut, czyli dokładnie tak jak określano na Ziemi na samym początku lotu i o czym wiadomość przesłano mi na pokład „Wostoka-2”.

Trudny lot, wymagający niemało wytrzymałości i cierpliwości, zbliżał się ku końcowi.

Nastrój pewnego podniecenia nie opuszczał mnie ani na chwilę. Podniecenie wzrastało z każdą godziną przybliżającą mnie do zakończenia lotu. Cieszyłem się, że program naukowy mego gigantycznego rejsu wypełniony był jak do tej pory całkowicie. Popatrzywszy na zasobniki z żywnością, zdałem sobie sprawę, że zawarty w nich zapas produktów mógłby wystarczyć w razie potrzeby na dziesięć osób, a więc lot mógłby być przedłużony.

Na kartkach dziennika pokładowego pojawiały się wciąż nowe zapisy. Na każde okrążenie Ziemi przeznaczone były osobne strony. Notowałem na nich starannie nie tylko informacje mające związek z planem lotu, lecz także swoje własne odczucia i przeżycia. Zapisalem np. takie zdania: „Słyszę z Moskwy „Podmoskiewskie wieczory” lub „Dobrze byłoby ogolić się przed lądowaniem”. Niestety, elektryczną maszynkę do golenia zostawiłem w walizce na kosmodromie.

„Wostok-2” wykonywał już siedemnaste okrążenie. Trwając w napięciu, usłyszałem nagle w słuchawkach spokojny, wyraźny głos głównego konstruktora:

— Jesteś gotów do lądowania?

Nie namyślając się odpowiedziałem:

— Gotów!

Prawdę mówiąc, zatęskniłem już za Ziemią. W Kosmosie, to prawda, jest dobrze, ale w domu jednak lepiej. Nie ma nic piękniejszego na świecie od ojozystej ziemi, na której można pracować, spotykać się z przyjaciółmi, oddychać świeżym powietrzem.

Zejscie statku kosmicznego z orbity, przechodzenie przez gęste warstwy atmosfery i samo lądowanie — są to wszystko sprawy bardzo skomplikowane, trudne. Najmniejsza pomyłka lub zaniedbanie jakiegokolwiek szczegółu na tym końcowym etapie lotu może spowodować wiele nieprzyjemności. Trzeba pamiętać stale, iż statek pędzi z olbrzymią prędkością, przy wysokiej temperaturze stale nagrzewającej się warstwy ochronnej korpusu, że odległość dzieląca „Wostok-2” od rejonu lądowania mierzy się tysiącami kilometrów.

Zadałem przez radio parę pytań głównemu konstruktorowi, na które natychmiast otrzymałem odpowiedź. Na zakończenie usłyszałem:

„Postępuj tak jak do tej pory, a wszystko będzie dobrze”.

Zupełnie spokojny głos uczonego i jego wyraźnie słyszalna pewność, iż operacja uda się, wpłynęły na mnie budująco. Znowu zdałem sobie sprawę, iż na Ziemi wszystko jest przygotowane do lądowania statku w naznaczonym rejonie.

Zabrałem się do pracy, jak przewidywał plan zajęć.

O oznaczonej porze powiadomiono mnie, że zaraz zostanie uruchomiony automatyczny mechanizm powodujący zejście statku z orbity ziemskiej. System orientacji „Wostoka-2” zaczął po chwili działać z nie-

omyślną precyzją. Ożył i zaczął pracować silnik hamujący prędkość, która wyraźnie poczęła zmniejszać się. Statek zeszedł z orbity, zbliżając się ku gęstym warstwom atmosfery.

Ciekawy byłem, jak się będzie przedstawiać przejście ze stanu nieważkości do warunków normalnych. Jurij Gagarin mówił mi, że jest to moment trudny do uchwycenia. Rzeczywiście — nieważkość wkrótce znikła bez śladu. Poczułem nagle, że siedzę ciasno w fotelu i muszę dać z siebie sporo wysiłku, aby ruszyć ręką lub podnieść nogę.

„Wostok-2” wszedł w gęste warstwy atmosfery. Warstwa ochronna jego korpusu zaczęła się szybko nagrzewać, powodując jaskrawe świecenie się powietrza opływającego statek. Nie zamykałem zasłon iluminatorów, pragnąc dokładnie widzieć

wszystko co dzieje się na zewnątrz. Delikatne, różowawe światło otaczające statek coraz bardziej zagęszczało się, przechodząc w jasnoczerwone, purpurowe i na koniec w szkarłatne. Spojrzałem na termometr — temperatura w kabinie była normalna: 22 stopnie Celsjusza. A na zewnątrz aż kipiły płomienie. Zaroodpornie szyby iluminatorów zaczęły stopniowo żółknąć. Wiedziałem, że to jednak nie niebezpiecznego.

Nieważkość znikła zupełnie. Wzrastające przeciążenie z wielką siłą wgniatało mnie w fotel. Miałem uczucie, jakby mnie rozplaszczal jakiś ciężar. Wkrótce jednak przygniatająca mnie siła zaczęła powoli słabnąć. Jak dobrze, coraz lepiej! O, już nie ma przeciążeń. Również znikło jarzenie się powietrza na zewnątrz. Wszystkie mechanizmy działały bez zarzutu, statek dążył dokładnie do rejonu lądowania.

Konstrukcja „Wostoka-2” przewidywała dwa sposoby lądowania kosmonauty: w kabinie statku lub drogą oddzielenia się od statku fotela i opuszczenia go na spadochronach. Mogłem wykorzystać jeden lub drugi sposób. Czulem się dobrze i bez wahań postanowiłem wypróbować sposób drugi. Skoro tylko „Wostok-2” zniżył się na tyle, iż można było dokonać katapultowania, oddzieliłem się wraz z fotelem od statku. Nad głową ujrzałem jasnopomarańczową czaszę spadochronu.

W dole kłębiły się chmury. Przedostawszy się przez nie ujrzałem Ziemię, pokrytą złocistym ścierniskiem. Poznałem Wołgę i rozłożone



na jej brzegach dwa miasta — Saratow i Engels. A więc — wszystko odbyło się tak jak powinno się odbyć: lądowanie nastąpi w oznaczonym miejscu, tam gdzie lądował również Jurij Gagarin.

Opadałem coraz niżej. Nerwy uspokajały się. Ujrzałem w pewnym momencie kombajn, żółte pola z kopytami słońca, zielone zagajniki i pasące się stado bydła. Wiał silny wiatr. W pobliżu spostrzegłem tor kolejowy i jadący po nim pociąg towarowy. Wiatr znosił mnie w jego kierunku. Pociąg jednak oddalił się wkrótce.

„Wostok-2” zetknął się z ziemią po jednej stronie toru, ja zaś po drugiej. Czasza spadochronu, popychana wiatrem, wlokła mnie po rżysku. Ziemia była miękka i zmniejszała się upadku. Kochana ziemia! Ciepła, nagrzana sierpniowym słońcem, pachniała żółtym zbożem i słomą. Jak przyjemnie stanąć mocno na niej, poczuć pod stopami stały grunt, wykonać choć parę kroków. Ani niebo, ani woda nie mogą się z nią równać.

Spojrzałem na zegarek. Była godzina 10.18 według czasu moskiewskiego. Lot trwał zatem 25 godzin i 18 minut. Więcej niż dobie! Będę te godziny pamiętał całe życie.

Uwolniony się od spadochronu rozejrzałem się. Droga pędziła motocykl z trzema ludźmi. Podjechałszy do mnie wyskoczyli z maszyny i zaczęli mnie ścisnąć. Byli to mechanicy z pobliskiego kołchozu. Krzyczeli z radości. Ledwie wyrwawszy się z ich objęć, poprosiłem, aby mi pomogli zdjąć skafander. Uwinęli się raz—dwa. Teraz przyjechała ciężarówka z dwoma mężczyznami i kobietą. Niewiasta miała pokrwawioną twarz. Okazało się, iż pędząc na pełnym gazie po rżysku wpadli w doł, a ta uderzyła się mocno o burtę.

Kobieta śmiejąc się powiedziała:

— Ja pierwsza zobaczyłam was na ziemi. To mój najszczęśliwszy w życiu dzień...

Ze wszystkich stron biegli ku nam ludzie. Wsiadłem do ciężarówki i pojechaliśmy w kierunku nasypu kolejowego, który przekroczyliśmy zdążając w kierunku statku kosmicznego. Otoczony był on już wokół ludźmi ze specjalnej grupy, której zadaniem było asystować mi po wylądowaniu.

Wszedłszy do kabiny, wziąłem dziennik pokładowy, napiłem się wody z zapasu i wróciwszy do ciężarówki pojechałem do komitetu rejonowego partii. Połączono mnie tam telefonicznie z Nikitą Siergiejewiczem Chruszczowem. Zameldowałem mu, że lot zakończył się szczęśliwie, i że czuję się dobrze. Premier rządu radzieckiego, zgadując co mogę czuć w takiej chwili, ciepło, po ojcowsku zaczął ze mną rozmawiać. Zartując, powiedział, że mój głos brzmi tak jak bym wrócił nie z Kosmosu, lecz z wesela i że 25-godzinny lot jaki wykonałem jest bohaterskim wyczynem.

Trudno wyrazić, jak byłem wzruszony.

— Idźcie odpocząć. Zasużyliście na to — powiedział na koniec Nikita Siergiejewicz Chruszczow. Teraz poczułem, że jestem bardzo zmęczony. Na zewnątrz jednak huczał tłum. Wyszedłem przed dom i stanawszy na podwyższeniu powiedziałem:

— Lot zakończył się szczęśliwie. Wiele w czasie jego trwania nauczyłem się. Czuję się dobrze. Przed chwilą rozmawiałem z towarzyszem Chruszczowem.

Wśród fadosnych okrzyków wsiadłem do samochodu. Pojechaliśmy na lotnisko. Czulem, że nigdy wszystkiego co dotąd przeżyłem nie zapomnę.

KONIEC

NIEBO JEST ZE MNA

WŁODZIMIERZ ILIUSZYN

Przełożył: STANISŁAW NADZIN

DOKOŃCZENIE

Pewnego dnia listonosz przynosi adresowaną do mnie depeszę: „Proponujemy objęcie u nas pracy za dziesięć dni. Oczekujemy wyrażenia zgody”.

Nareszcie spełniły się marzenia! Nie mogłem spokojnie usiedzieć. Pobiegłem do żony podzielić się z nią nowiną. W milczeniu uściśnęła mi rękę i... odwróciła się. Czulem, jak jej było ciężko rozstać się ze mną, ale ona też zdawała sobie doskonale sprawę, że bez latania nie ma dla mnie życia.

Wróciwszy do siebie, od razu z dworca pobiegłem do biura konstrukcyjnego, gdzie miałem odtąd oblatywać nowe samoloty...

...Oto dokąd zaprowadziły mnie wspomnienia! I tak znaleźliśmy się w dniu dzisiejszym. A obecnie moje marzenie jest całkiem konkretne i w pełni możliwe do urzeczywistnienia — unieść się jak najwyżej, wyżej od innych.

Do lotów na duże wysokości zaczęliśmy się przygotowywać dawno. Minęło wiele „zwykłych dni”, w czasie których odbywały się loty, z których każdy był wyższy od poprzedniego. Z góry wybrane zostały najlepsze warianty zestawów, sporządzony wzorcowy grafik. Już po paru wylotach osiągnąłem wysokość ponad 28 000 metrów, ale to, wydaje się, nie wystarczy, trzeba mieć solidny zapas, iść na pewniaka.

Próbne loty trwają nadal, aż do 14 lipca...

14 lipca 1959 roku.

Ponieważ przy lotach tego rodzaju wysokość lotu mierzono z ziemi za pomocą kinoteodolitów, więc, żeby lepiej było widać samolot, loty przeprowadzano zwykle przed wschodem słońca. Wyjeżdżam na lotnisko punktualnie o północy. Moskwa zasypia. Błyszczą polane obficie wodą ulice, odbijając światła licznych latarni i blask różnokolorowych reklam. Po drodze zajeżdżam po naszego sportowego komisarza, inżyniera Michała Iwanowicza Zujewa. Jedziemy w milczeniu. Nastrój podniosły, nie chcę nam się mówić o przyszłym locie — wszystko jest już przecież omówione i wyjaśnione.

Przed mną znów szosa — pusta o tej porze: przedchodniw nie widać, tylko od czasu do czasu przemknie na spotkanie auto.

Nagle chwytam siebie na tym, że ani na chwilę nie przestaję myśleć o locie, po prostu nie wychodzi mi z głowy, jak go wykonać. Póki dojechalismy do lotniska, parokrotnie już w myśli dokonałem przelotu!

Jesteśmy na lotnisku. Cisza. Dokoła wszystko pogrążone jest w śnie, nawet ptaki śpią. Razem z inżynierem-aerodynamikiem, Miszą Beknazariancem, ustalamy (który to już raz) grafik lotu: wszystko musi się odbyć z idealną dokładnością, ponieważ mam być „obserwowany” przez kinoteodolity, co bynajmniej nie jest proste na takiej wysokości.

Wszystko przygotowane, maszyna w porządku.

Wkładam kombinezon wysokościowy i idę do samolotu, który stoi już ustawiony w kierunku pasa startowego. Siadam w kabinie, nawiązuję łączność z kierownikiem startu i z operatorami przy kinoteodolitach: wszyscy gotowi, można zaczynać.

Zapuszczam silnik, wykołuję na pas. Jeszcze raz sprawdzam przyrządy i dodaję gazu. Samolot lekko odrywa się od ziemi i mknie

do góry — do widzenia, ziemio! Witaj, bezkresny „piąty oceanie”!

Na wysokości 6500 metrów wchodzę w promień słońca. Wykonuję zakręt, osiągam 15000 metrów i skierowuję samolot na bazę pomiarową. Nabieram przewidzianą szybkość. Maszyna rwie się do góry, ale jeszcze za wcześnie, trzeba podejść ku bazie...

Teraz już można się zacząć wznosić. Samolot poderwał się raptownie w górę — siedemnaście, dwadzieścia, dwadzieścia pięć kilometrów. Nawpół leżę w fotelu — przede mną tylko czarno-fioletowe niebo i przyrządy, na których skoncentrowana jest teraz cała moja uwaga. Horyzontu nie widać, gdyż stopień wznoszenia się jest bardzo duży.

Szybkość wznoszenia się zaczyna spadać. Znajduję się teraz w stanie prawie całkowitej nieważkości, ale wiem o tym tylko z przyrządów: nie jestem na razie w stanie analizować własnych doznań, przyjdzie na to pora później, na ziemi, w domu...

Jeszcze trochę... Pułap. Wysokość osiągnięta!

Zwycięstwo! Zaczynam się opuszczać. Starając się nie uzewnętrzniać rozpięającej mnie radości, melduję na ziemię, że wszystko w porządku. Wyobrażam sobie, jak wszyscy tam czekają na tę wiadomość, z jaką niecierpliwością, ukrywając zdenerwowanie, patrzą teraz w niebo moi koledzy (jak gdyby można było zobaczyć moją maszynę) — i wzruszenie zapiera mi dech.

Słyszę odpowiedź z ziemi: „Zrozumieliśmy was, wszystko w porządku” — i z radosnego tonu, jakim wypowiedziane zostały te słowa, wnioskuję że wszyscy już gratulują sobie nawzajem.

Wydaje mi się, że droga w kierunku nieba była znacznie krótsza niż z powrotem (przez głowę przemyka stary szkolny żart: „Od głowy do ogona krokodyla jest pięć metrów, a ile będzie od ogona do głowy?”). Chce się jak najprędzej na ziemię, do kolegów; przyspieszam lot...

Po chwili, samolot mój dotyka już kołami pasa lądowania i wykołowawszy płynnie, zatrzymuje się wreszcie. Wydostaję się z samolotu, staję na ziemi, wdycham powietrze — i szczęście mnie rozpiera. Wszedło słońce, zalewa lotnisko i wydaje mi się, że wszędzie teraz musi być tak samo: słońce, trawa chyląca się na wietrze, drzewa machające z oddali gałęziami, ptasi świergot w turkusowym niebie...

Obejmuję swoich przyjaciół, ze wszystkich stron mnie ciągną, o czymś tam mówimy, ale — moim zdaniem — wszystkie uczucia najlepiej teraz wyrażają nasze uszczęśliwione twarze i uśmiechy...

Oczekuję dokładnych danych o wynikach. Po dokładnym sprawdzeniu szyfrówki okazało się, że osiągnąłem wysokość 28852 metrów. Wynik ten posyłałam do Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) dla zatwierdzenia.

Otrzymuję powinszowanie — osobiste, listowne i telefoniczne — od kolegów i przyjaciół, znajomych i nieznanym ludzi. A ja chciałbym im wszystkim powiedzieć, że mój sukces zawdzięczamy pracy tych moich starszych kolegów, wykładowców i instruktorów, którzy nauczyli mnie nie ustępować przed trudnościami, marzyć i z uporem urzeczywistniać swoje marzenia, którzy wpajali we mnie wiedzę i wiarę we własne siły; pracy tych inżynierów, robotników i konstruktorów, którzy dali mi tę wspaniałą maszynę i troskliwie przygotowywali ze mną każdy lot. Chciałbym objąć ich wszystkich na raz i nisko im się pokłonić... Szczególnie miło było mi otrzymać depeszę od Włodzimierza Konstantynowicza, jako że nic nie jest w stanie sprawić większej radości, niż pochwała człowieka, który zrobił ze mnie lotnika i był przy mnie w trudnych i w radosnych czasach.

W połowie września przychodzi oficjalna decyzja FAI: mój lot zatwierdzono jako nowy światowy rekord wysokości w klasie samolotów o napędzie odrzutowym.

Zdawałoby się, że to już wszystko — marzenia spełnione, jeszcze jedna stronica odwrócona.

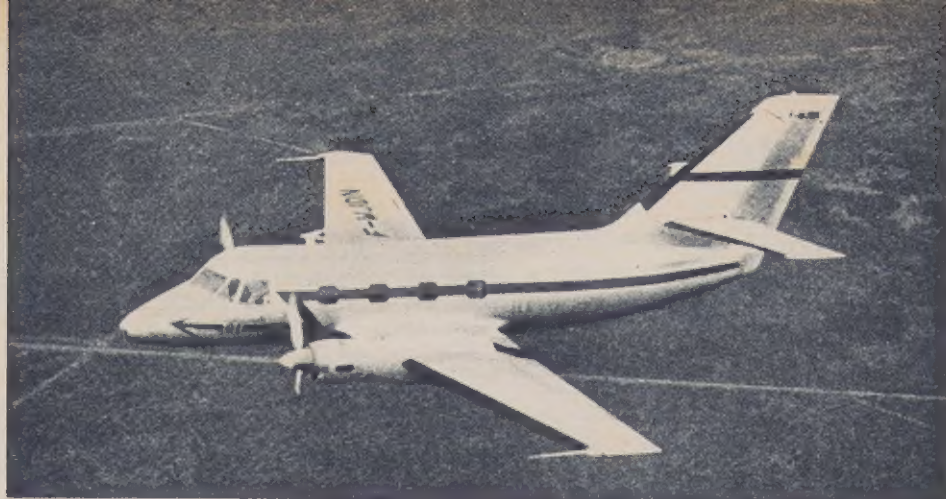
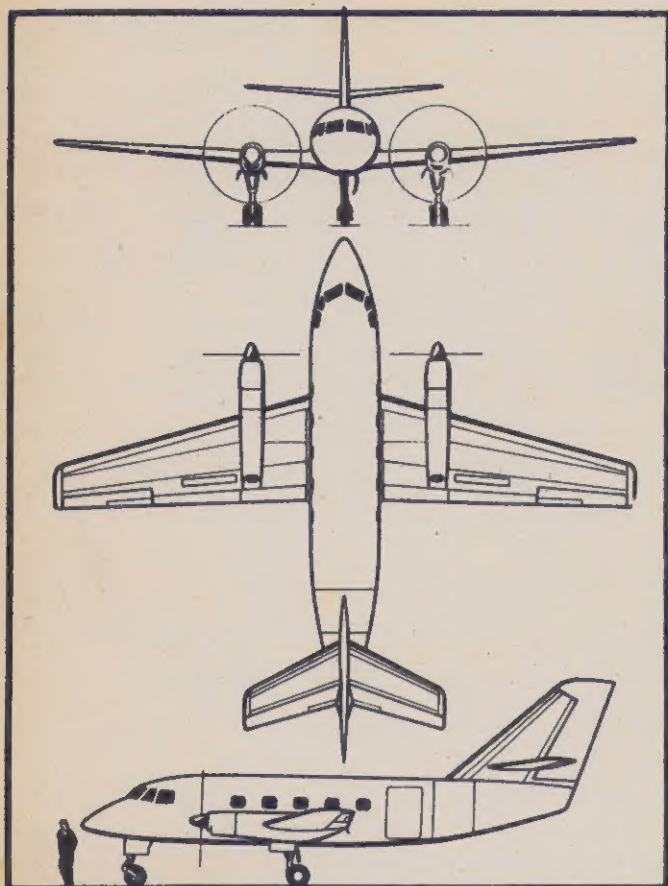
Nie, przyjaciele moi — tak wiele jeszcze dokoła rzeczy niezbadanych, nowych, że ani jednego dnia nie wolno tracić daremnie. Czas nie czeka!

...Znowu, jak zawsze, jadę na lotnisko. Mają się odbyć loty. Niebo, moje niebo — wzywa mnie; ono zawsze jest ze mną, a ja zawsze z jednakową radością idę mu na spotkanie.

Witaj, codziennie nowy, bezkresny, piąty oceanie! Z tobą jestem — na zawsze!...

Opracowanie literackie: ELENA KURBATOWA

SAMOLOT WIELOZADANIOWY MD „SPIRALE-415” ● FRANCJA



S WEGO czasu opisywaliśmy nowy dwusilnikowiec „Communauté” francuskich zakładów Générale Aéronautique Marcel Dassault i jego wojskową wersję „Spirale”. Obecny opis dotyczy dalszej wersji tego samolotu, „Spirale-415”, który zakłady GAMM mają produkować wspólnie z wytwórnią Sud-Aviation. Nowy „Spirale” może być używany do szybkiej komunikacji dla 6-10 osób, ale jego głównym zadaniem jest szkolenie pilotów samolotów wielosilnikowych, nawigatorów i obsługi radiowej (jednocześnie instruktaż czterech uczniów). „Spirale-415” może być również używany jako samolot sanitarny (4 pary noszy i fotel lekarski) lub też do holowania celów powietrznych.

„Spirale-415” jest dwusilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji metalowej. Fłat o obrysie trapezowym posiada niewielki skos. Profil laminarny. Oprócz kłap i lotek skrzydło wyposażone jest w spójlery-przerywacze w rejonie kłap.

Kadłub o przekroju kołowym (średnicy 2 m) zawiera ciśnieniową i klimatyzowaną kabinę. Widoczność z dwuosobowej kabiny załogi bardzo dobra. Kabina pasażerów mieści 10 foteli w dwóch rzędach i toaletę. Fotele są wyjmowane i mogą ustąpić miejsca innemu wyposażeniu.

Usterzenie o obrysie trapezowym posiada wyraźny skos. Usterzenie poziome — przestawialne.

Podwozie trójkolowe o głównych zespołach dwukolowych, wciągane w locie. Kola o niskim ciśnieniu (3,5 atm) umożliwiają operowanie samolotu z lotnisk trawiastych.

Silniki turbosmigłowe Turbomeca „Bastan-IV” o mocy 1000 KM każdy, zbudowane są w gondolach umieszczonych na skrzydłach. Śmigła przestawialne. (JS)

DANE TECHNICZNE

Wymiary:	Osiągi:
Pow. nośna — 37 m ²	Prędkość przelotowa (max) — 500 km/h
Ciężary:	Prędkość przelotowa ekonomiczna — 450 km/h
Ciężar własny — 4 200 kG	Prędkość minimalna — 110 km/h
Ciężar całkowity (start) — 7 200 kG	Zasięg — 2 500 — 3 200 km
Ciężar dopuszczalny (ładowanie) — 6 800 kG	Czas lotu (max) — 6 h 30 min
Obciążenie powierzchni — 194,6 kG/m ²	Start na przeszkodzie 10,5 m — 700 m
Obciążenie mocy — 3,5 kG/KM	Lądowanie z nadprędkości 15 m — 500 m

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

W sierpniu 1953 r. oblatany został w Japonii dwumiejscowy szybowiec szkolny, konstrukcji inż. D. Horekawy, oznaczony H-22B-3. Szybowiec ten odznaczający się uproszczoną konstrukcją budowany był następnie w niewielkiej serii (30 sztuk).

H-22B-3 jest dwumiejscowym, zastrzałowym górnopłatem konstrukcji drewnianej. Skrzydła prostokątne, proste, posiadają niewielki wznios (1°20') i nieznaczne skrócenie geometryczne (1°30'). Profil stały na całej rozpiętości G6-532 (zmodyfikowany).

Lotki szczelinowe, różnicowe, na końcach skrzydeł; kłap brak. Na górnej powierzchni skrzydeł niewielkie hamulce aerodynamiczne (spójlery). Konstrukcja skrzydeł dwudźwigarowa, pokrycie płócienne. Każde skrzydło podparte jest do kadłuba zastrzałem w kształcie litery „V”. Kadłub składa się z dwóch części: przedniej gondoli o przekroju wielokątnym, mieszczącej dwa miejsca pilotów, jedno za drugim (tandem) i tylnej w postaci płaskiej kratownicy, usztywnionej cięgnami.

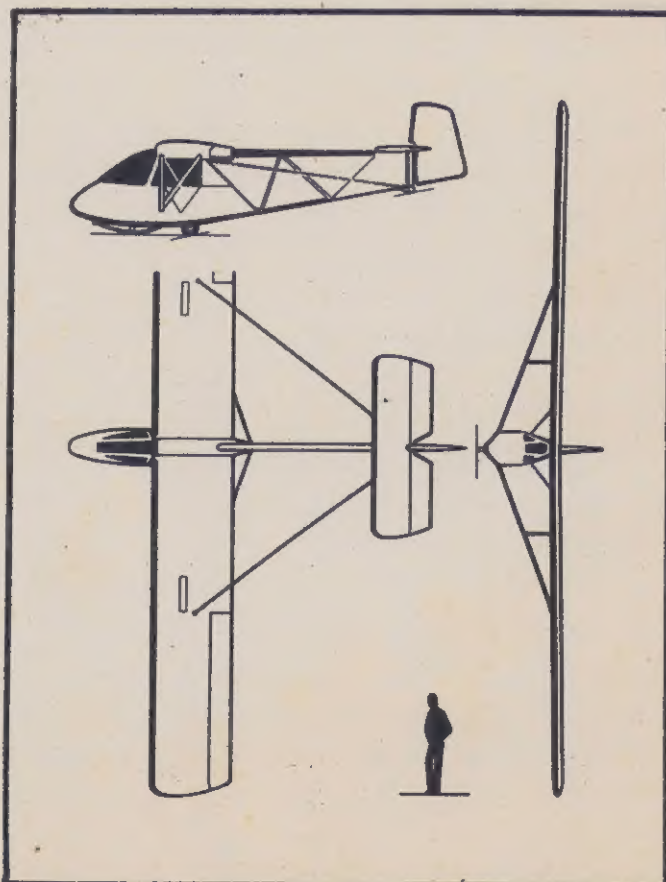
Usterzenie poziome prostokątne umieszczone nad górną belką kratownicy. Statecznik usztywniony cięgnami. Ster nie odciążony. Usterzenie kierunku, nie posiada właściwego statecznika (jedynie tylne pole kratownicy pokryte jest płótnem).

Podwozie składa się ze stałego koła pod środkiem ciężkości oraz płozy przedniej i zdzierzaka ogonowego, amortyzowanych krążkami gumowymi. (JS)

DANE TECHNICZNE

Wymiary:	Osiągi:
Rozpiętość — 12,21 m	Doskonałość (max) — 14,2
Długość — 7,0 m	— przy prędkości — 66,8 km/h
Wysokość — 1,58 m	— przy opadaniu — 1,4 m/sek
Pow. nośna — 16,8 m ²	Opadanie minimalne — 1,16 m/sek
Wydluzenie — 8,9	— przy prędkości — 54,4 km/h
Ciężary:	Prędkość przeciągnięcia — 48,5 km/h
Ciężar własny — 170 kG	Prędkość dopuszczalna — 120 km/h
Ciężar całkowity — 300 kG	Prędkość holowania (wyciągarka) — 90 km/h
Obciążenie pow. — 17,8 kG/m ²	

SZYBOWIEC SZKOLNY H-22B-3 ● JAPONIA





CZY MUSZĘ SIĘ DALEJ UCZYĆ?

Rozpoczął się już nowy rok szkolny, a z nim nowe obowiązki zdobycia coraz więcej wiedzy o świecie, która będzie w przyszłości potrzebna w wykonywaniu pracy zawodowej. Na lawę szkolną powróciło również wielu entuzjastów lotnictwa, którzy pragnęli już w tym roku rozpocząć szkolenie lotnicze w aeroklubie. W związku z tym szukają informacji o warunkach jakie stawia się kandydatom na przyszłych pilotów i gdzie powinni się zgłosić, aby być przy-

jęci na szkolenie lotnicze. Najczęściej oczywiście zwracają się z prośbą o takie informacje do naszej redakcji. Ponieważ listów tego rodzaju jest sporo, będziemy często odpowiadali na nie w „Poczcie lotniczej” z myślą, że skorzystają z tych informacji również inni kandydaci na przyszłych pilotów, szybowcowych czy samolotowych.

W dzisiejszej poczcie chcielibyśmy odpowiedzieć na list Mariana Baka — Dunkowa, woj. Wrocław, który zwraca się z prośbą o informacje o warunkach przyjęcia na szkolenie lotnicze w aeroklubie.

Warunkiem przyjęcia jest ukończenie 9 klas szkoły ogólnokształcącej lub technikum oraz 18 lat życia. Jeśli odpowiadacie tym wymaganiom, powinniście już teraz zgłosić się do najbliższego aeroklubu (adresy wszystkich aeroklubów w Polsce znajdziecie w nr 34 „SP” z tego roku), w którym — w okresie jesienno-zimowym — przejdziecie przeszkolenie teoretyczne. Po zdaniu

egzaminu i pomyślnym przejściu badań lotniczo-lekarskich możecie rozpocząć szkolenie praktyczne już na szybowcu, a w przyszłości na samolocie.

Pytacie czy musicie dalej się uczyć po rozpoczęciu szkolenia w aeroklubie. Owszem. Jest to również jeden z wymogów stawianych kandydatom. Zakłada się bowiem, że każdy pilot sportowy powinien posiadać pełne wykształcenie średnie. Dlatego na przykład nie przyjmuje się na szkolenie kandydatów, którzy wprawdzie mają ukończone 16 lat i 9 klas liceum lub technikum, ale już nie uczęszczają do szkoły. A zatem, jeśli macie szczerą chęć być dobrym pilotem, powinniście starać się również uzyskać świadectwo dojrzałości.

CZY ZAWOD STEWARDESSY JEST OSIĄGALNY

„Jak można zostać stewardessą? Gdzie znajduje się szkoła stewardess? Co trzeba umieć, aby zostać stewardessą?”

„Z takimi i podobnymi pytaniami zwracają się do nas raz po raz entuzjastki tego podniebnego zawodu. Chętnie służymy informacją, ale... nie zapewniamy o powodzeniu zdobycia tytułu „gospodyni nieba”.

Zacznijmy może od ostatniego pytania — co powinna umieć kandydatka na stewardessę? Przede wszystkim znać język rosyjski i dwa zachodnioeuropejskie. Posiadać wykształcenie średnie i umiejętności spełniania roli gospodyni samolotu (zabawianie pasażerów podczas podróży, podanie posiłku itd.). Przed ewentualnym przystąpieniem do konkursu na stewardessę warto spojrzeć w lusterko bo aparycję też bierze się pod uwagę...

„Czy istnieją szkoły stewardess?” — Nie. Takich szkół w Polsce nie ma. Podczas ubiegłorocznego konkursu organizowanego przez PLL „LOT” kandydatki były reprezentowane niemal przez wszystkie zawody kobiece do lekarza włącznie. Z około 150 kandy-

datek, niestety, tylko 8 przebrnęło do „finału” i obecnie rozpoczęło już loty na samolotach komunikacyjnych.

Do następnego konkursu trzeba będzie jednak dość długo poczekać, bo PLL „LOT” w najbliższym czasie nie przewiduje przyjęć nowych stewardess.

Sądźmy, że z naszych informacji skorzystają Kazimiera Przybylska z Nowego Tomysia i Janina Mojzuk z Dąbrowy Białostockiej, które również zwracały się do nas o informacje w tej sprawie.

ZOSTAŃ LOTNIKIEM

Broszurę tę otrzymują: Stanisław Zydunik — Runowo, woj. Olsztyn; Janusz Janecki — Drezdenko, woj. Zielona Góra; Władysław Czeladziński — Dąbrowa Górnicza; Stanisław Sterczewski — Dubice, woj. Łódź; Jan Bartoszewicz — Boraki, woj. Białystok; Józef Obała — Rusków, woj. Łódź; Marian Bąk — Dunkowo, woj. Wrocław; Kazimierz Mrowiec — Kąty woj. Kraków.

KTO MOŻE WIELE POMÓC

(DOKOŃCZENIE)

niejszą i istotniejszą jest kwestia efektów i skutków tej opieki. Skutki i efekty są jednak różne, raz więcej niż zadowalające, drugi — całkiem mizerne. Z tym drugim zjawiskiem mamy zwłaszcza wtedy do czynienia, gdy opieka ogranicza się tylko do „opieki moralnej”, a więc w pewnym sensie tylko symbolicznej. Tymczasem o coś zupełnie innego tu chodzi.

Koła lotnicze winny przejść, poczynając od nowego roku szkolnego, na pracę jak najbardziej konkretną w sensie technicznym. W ten sposób mają one bowiem realizować równocześnie ogólnospołeczne zadanie w zakresie postępu technicznego i politechnizacji.

Nie jest to jednak sprawa zbyt prosta. Aerokluby otrzymują co prawda na początku nowego roku szkolnego nowy program działalności kół lotniczych. Główny sens tego programu polega na wprowadzeniu do działalności kół zajęć, umożliwiających zdobywanie określonych sprawności lotniczych, takich jak „młody nawigator”, „młody mechanik”, „młody meteorolog” itp. Nie ulega wątpliwości, iż przyczyni się to do znacznego ożywienia pracy w kołach. Czy wszystkie jednak koła będą mogły natychmiast przystąpić do realizacji nowego programu, trudno przewidzieć. Jest to bowiem, jak na chwilę obecną, program maksimum. Łatwo dojść do takiego właśnie wniosku, po zapoznaniu się z poniższymi cyframi.

Ogółem na terenie objętym działalnością 36 aeroklubów istnieje około 1000 kół lotniczych. Zrzeszają one ponad 60 000 członków. Na każdy aeroklub regionalny przypada więc przeciętnie po 37—38 kół lotniczych.

I w kołach tych trzeba będzie zorganizować zajęcia, których nie można prowadzić bez stałego, fachowego nadzoru. Skąd wziąć jednak aż tak dużą ilość fachowców. Jedno źródło, to pracownicy i aktywi społeczni naszych aeroklubów. Drugie natomiast wydaje się tkwić właśnie w jednostkach Wojsk Lotniczych: w działalności społecznej oficerów, podoficerów i szeregowców.

NAJBLIŻSZY „SOJUSZNIK” — KOŁA MŁODZIEŻY WOJSKOWEJ

Wiadomo, że jeśli chodzi o kwestię tzw. „dogadywania się”, to wśród ludzi ważną rolę odgrywa kryterium wieku; starsi lubią ze starszymi, młodzież woli młodzież. Bo to i kwestia doświadczenia, i zainteresowań, i temperamentu.

Czyż z tego nie nasuwa się jednak pewien niezwykle istotny i ważny wniosek? Owszem, następujący: niech młodzież szuka przede wszystkim oparcia u młodzieży. Ta mniej zaawansowana — u tej zaawansowanej w większym stopniu. A gdzie szukać tej bardziej zaawansowanej? Przede wszystkim chyba w jednostkach wojskowych, a jeszcze bardziej w Oficerskich Szkołach Lotniczych.

Rozmawiałem na ten temat niedawno z zainteresowanymi osobami w Dowództwie Wojsk Lotniczych. Są one tego samego zdania i w pełni akceptują koncepcję nawiązania bliższych kontaktów między „cywilnymi” kołami lotniczymi, a Kołami Młodzieży Wojskowej (w skrócie KMW).

W tym miejscu winien chyba jestem małe wyjaśnienie: co to są KMW? Są to mianowicie organizacje młodzieżowe, działające na terenie jednostek wojskowych, a zrzeszające żołnierzy, którzy bądź to byli członkami organizacji młodzieżowych przed wcieleniem do wojska, bądź też wstąpili do KMW już w czasie pełnienia służby wojskowej. Zakres działalności KMW w jednostkach wojskowych jest bardzo szeroki. Od pracy ideowo-wychowawczej wśród działaczy poczynając,

a na organizacji rozrywek kulturalno-oświatowych kończąc. W zakresie tym jest też sporo miejsca na współpracę z młodzieżą cywilną.

Wydaje się więc rzeczą jak najbardziej naturalną, że KMW jednostek lotniczych dąży i dążyć będą w kierunku współpracy z tą młodzieżą, która interesuje się problemami lotnictwa, stając się w ten sposób najbliższym „sojusznikiem” kół lotniczych.

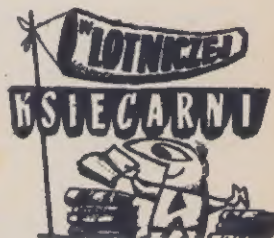
„Sojuszowi” temu nadać więc tylko trzeba możliwie jak najkonkretniejsze, robocze że tak powiem kształty. Nie zaszkodzi przy tym, jeśli inicjatywa wychodzić będzie właśnie ze strony zarządów kół lotniczych aeroklubów regionalnych. Nie musi ona przy tym być inicjatywą zmierzającą do zaspokajania swoich tylko interesów. Bo korzyści mogą tu być właśnie obustronne. Niezależnie bowiem od konkretnej, fachowej w sensie lotniczym, pracy w kołach jest jeszcze przecież cały wachlarz innych form i metod działalności młodzieżowej, w której jednak pożyteczną okazać się może inicjatywa z jednej i z drugiej strony.

Znam np. wypadki, że żołnierz, instruktor modelarstwa lotniczego „z cywila”, prowadził z powodzeniem zajęcia w modelarni szkolnej i na odwrót — instruktor aeroklubu czynił to z równym powodzeniem na terenie jednostki wojskowej. Znam także wypadki bardzo udanych ognisk i wieczornic, spotkań z weteranami lotnictwa i poranków filmowych. Udanych dzięki temu właśnie, że organizowanych wspólnymi siłami młodzieży szkolnej i wojskowej.

A więc do dzieła! Zwłaszcza, że rozpoczął się już nowy rok szkolny.

Mjr WIKTOR WIONCZEK

P. S. Zainteresowanych pragnę jeszcze powiadomić, że z tym samym problemem wystąpiłem także na łamach tygodnika Wojsk Lotniczych i OPL OK — „Wiraz”, którego redakcja obiecała mi zamieszczać systematycznie wszystkie dotyczące tej sprawy głosy. Miał nadzieję, że uczyni to także z przyjemnością „Skrzydła Polska”. Zachęcam więc do wymiany doświadczeń i ewentualnej dyskusji na łamach „Skrzydlatej”.



WITOLD TRACZ KURS WYSZKOLENIA SPADOCHRONOWEGO

Str. 242, cena 15.— zł

Książka zawiera krótki zarys historii spadochroniarstwa i sportu spadochronowego, wiadomości z zakresu teorii skoku spadochronowego, organizacji skoków z wieży i samolotu na lotniskach i w terenie przygodnym, metodyki szkolenia i techniki wykonywania różnych rodzajów skoków oraz zasady prowadzenia racjonalnej gimnastyki i ćwiczeń pomocniczych. Książka podaje również zarys wiadomości z budowy spadochronów i sprzętu spadochronowego w zakresie potrzebnym dla uczniów — skoczków i skoczek spadochronowych.

Na specjalne podkreślenie zasługuje zupełnie nowe opracowanie techniki skoków zawodniczych i wyczynowych z uwzględnieniem najnowszych zdobyczy w tej dziedzinie (spadochrony szczelinowe). Książka przeznaczona jest dla kandydatów na spadochroniarzy, skoczków i instruktorów spadochronowych oraz wszystkich miłośników sportu spadochronowego. Mogą z niej również korzystać żołnierze wojsk spadochronowo-desantowych.



WYDAWCA:
Wydawnictwa
Komunikacji
i Łączności

Warszawa,
ul. Kazimierzowska 52
tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA” Tygodnik lotniczy

Adres redakcji:
Warszawa 10,
ul. Widok 3.
Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZAREBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

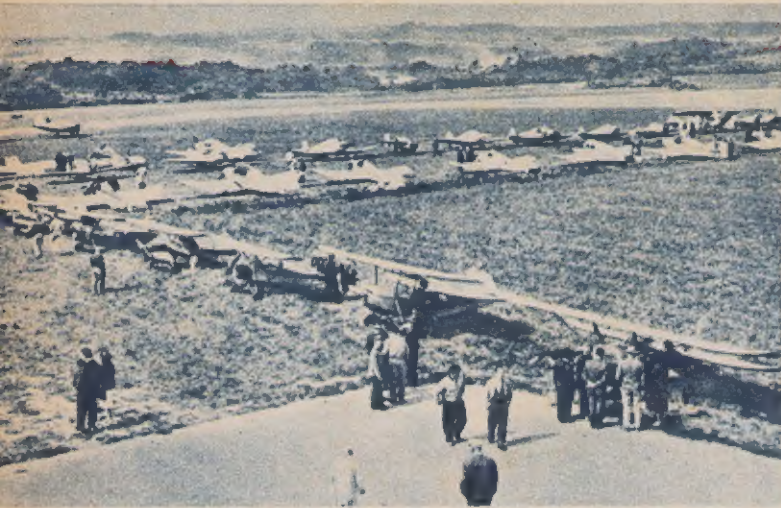
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch” — Warszawa, ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-106624, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch” rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Rękopisów i ilustracji nie zamawianych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 21.IX.1961 R.

Zam. 6549/C S-15

* RAKIETA PO ŚWIECIE *

ZAWODY AMATORÓW



W dniach 13-15 sierpnia na lotnisku Morlaix - Ploujean (Francja) zorganizowano zawody lotnicze dla samolotów konstrukcji amatorskiej. Na zdjęciu — przegląd maszyn ze sławnymi „pchi” Migneta

UCZMY SIĘ LATAĆ!



W kanadyjskim muzeum lotnictwa jest osobny kącik dla dzieci. Tutaj każdy przyszły lotnik może wypróbować własnoręcznie start i lądowanie na makiecie portu lotniczego przy użyciu modeli samolotów komunikacyjnych.

ŚLAWNA GWIAZDA KABARETU BYŁA LOTNICZKĄ

Josephine Baker, sławna śpiewaczka i tancerka francuska, otrzymała niedawno Legię Honorową za zasługi położone w czasie pierwszej wojny w służbie lotnictwa. Na zdjęciu gen. Valin dekoruje porucznika J. Baker najwyższym odznaczeniem.
Foto: „Aviation Magazine de l'Espace”



SILNICZEK?!

Tak wygląda sam silnik rakiety na paliwo stałe. Ciężar paliwa 34 tony, a ciąg 110 ton. Czas pracy kilkanaście sekund. O wielkości dyszy wylotowej dają pojęcie osoby stojące obok.

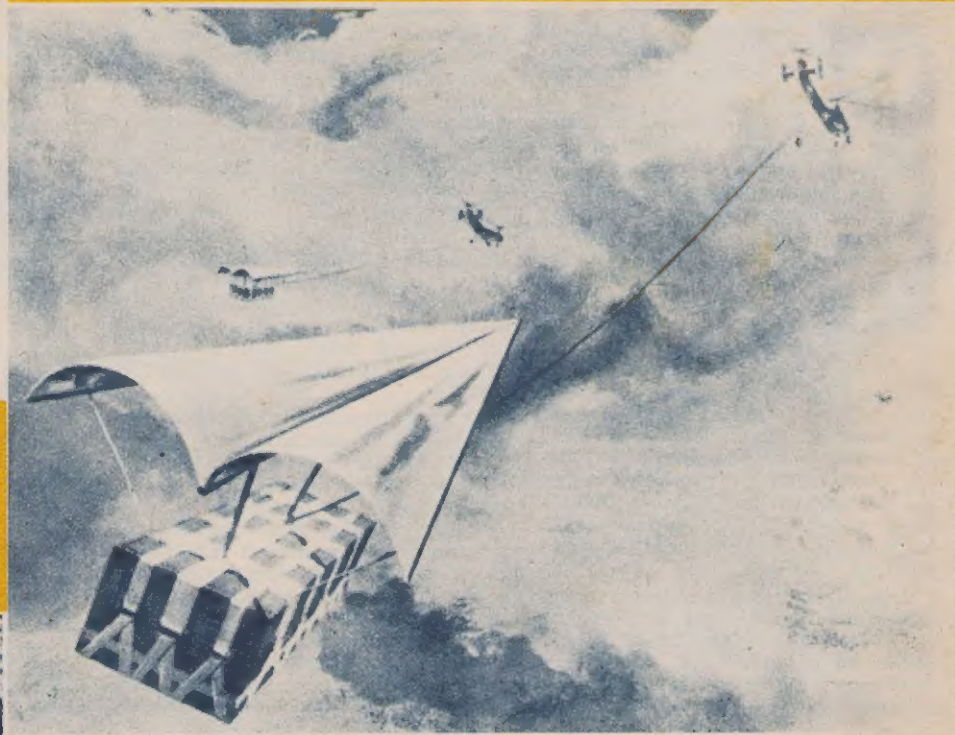


RADIOTELEFON NA LOTNISKU



Towarzystwo „Air France” wprowadziło na lotnisku Orly przenośne radiotelefony dla obsługi technicznej portu. Zasięg urządzenia 4-5 km, ciężar 4,8 kg, częstotliwość robocza 70-88 MHz.

SKRZYDŁO ELASTYCZNE



Rewelacyjne wprost zastosowanie znajduje nowy typ skrzydła będący jakby powiększeniem znanego dotąd układu latawcowego. Po samolociku Ryania, którego zdjęcie już publikowaliśmy, obecnie podajemy przykład zastosowania „elastycznego skrzydła”, jako transportera ładunków holowanych za śmigłowcem.
Foto: „Avia Vliegwereld”

